

# neptunus



Driemaandelijks maritiem tijdschrift  
Revue maritime trimestrielle

38° jaargang nr. 240 - '95/2



# NEEM «NU» UW ABONNEMENT OP «NEPTUNUS»

door storting/overschrijving  
van 500,- BEF.  
op onze bankrekening  
nummer 473-6090311-30  
van NEPTUNUS, Oostende.

## BESCHERMEND ABONNEMENT WELDOEND ABONNEMENT

U kan ook een **beschermend  
abonnement** van 750,- BEF.  
nemen, wat  
overeenstemt met de  
werkelijke kostprijs van  
het tijdschrift of nog beter...  
een **weldoend abonnement**  
aan 1.000,- BEF.



## «NEPTUNUS»

**38e jaargang - 38e année nr. 240 - 95/2**

**Directeur - Directeur :**

R. Desaeger - Rue de la Briqueterie, 71 - 1020 Bruxelles.

**Hoofdredakteur - Rédacteur en chef :**

W. Bosteels - Zannekinstraat, 10 - 8600 Lampernisse

Les articles sont publiés sous l'entière responsabilité de leurs auteurs et ne reflètent pas nécessairement la conception de l'Etat-Major de la Force Navale.

Alle artikels worden gepubliceerd onder de verantwoordelijkheid van de auteurs en vertolken niet noodzakelijk de mening van de Staf van de Zeemacht.

Driemaandelijks maritiem tijdschrift - revue maritime trimestrielle.

Editeur: A.S.B.L. Neptunus,

Boîte postale 17, 8400 Oostende - Uitgever: v.z.w. Neptunus,  
Postbus 17, 8400 Oostende

Prijs per nummer 150,- BEF. - Prix par numéro 150,- BEF.

Abonnement: 500,- BEF. (jaarlijks - annuel) 1.000,- BEF. (weldoend - bienfaiteur) sur notre compte 473-6090311-30 de Neptunus - voor rekening 473-6090311-30 van Neptunus

Politiek en confessioneel onafhankelijk - libre de toute attache politique ou confessionnelle

Aangesloten bij de Unie der Belgische Periodieke Pers - Membre de l'Union de la Presse Périodique Belge

Tous droits de reproduction, de traduction et d'adaptation réservés pour tous pays.

Niets uit deze uitgave mag verveelvoudigd en/of openbaar gemaakt worden zonder schriftelijke toestemming van de uitgever.

Imprimé en Belgique: «Goekint Graphics», 8400 Oostende  
In België gedrukt bij «Goekint Graphics», 8400 Oostende

Copyright 1995 bij v.z.w./a.s.b.l. Neptunus, Oostende.

Editeur responsable - Verantwoordelijke uitgever:

Willy Bosteels - Zannekinstraat, 10 - 8600 Lampernisse.



# INHOUD SOMMAIRE

nr. 2 juni  
juin 1995

<b>Eguermin</b> 30 jaar Belgisch/Nederlandse samenwerking in de Mijnenbestrijdingsschool door G. Toremans	74	<b>Nice to know</b>	120
<b>L'Amiral Gabriel Auphan</b> Garant d'un engagement primordial par P. Eygenraam	79	<b>Boekbesprekingen</b> Varen voor de Vrijheid, 1940-1945 Famous British Liners: P&O's Five White Sisters	121 122
<b>Maritieme folklore</b> <b>Maritieme charivari</b> door Oppermeester (b.d.) J.B. Dreesen	81	<b>Info Marine</b>	123
<b>Les Damars ont vingt ans...</b> par M. Decoster	83		
<b>Columbus en Filatelie</b> Utopie en werkelijkheid na Columbus door Oppermeester (b.d.) A. Jacobs	87		
<b>Le Mythe de l'America</b> par J.-M. de Decker	93		
<b>Woorden uit de Zeemanskist</b> Over luiwagens, kwasten en borstels door Oppermeester (b.d.) J.B. Dreesen	99		
<b>Chronique des Marines Etrangères</b> par Capitaine de vaisseau (hre) J.C. Liénart	101		
<b>Maritiem Panorama</b> <b>De Oostendse Zeegoederentrafiek in 1994</b> door H. Rogie	107		
<b>Reële toekomstperspectieven voor Oostendse Haven</b> door H. Rogie	109		
<b>RMT moet haar monopolie opgeven</b> door H. Rogie	110		
<b>The Cutty Sark Connections</b> par Saint Bernard du Spuikom	112		
<b>1994: Crisisjaar voor Belgische Zeevisserij</b> door H. Rogie	115		
<b>De Zee en de Kunst</b> <b>Edmond Vanderhaeghen</b> door N. Hostyn	117		
<b>FKP Legein wordt 20e COMSTANAVFORCHAN</b> door G. Toremans	118		

ISSN 0028-2790

Revue maritime trimestrielle  
Driemaandelijks maritiem tijdschrift

Directeur de la revue - Directeur van het tijdschrift  
R. Desaeger

Hoofdredakteur - Rédacteur en chef  
W. Bosteels

Photos - Foto's  
Ch. Theys - J. Camps - L. Van Ginderen

Lay-out  
Karien De Deyne

Dienst publiciteit - Service publicité  
Vincent Segaeert - Linda Schellinck

Administratie - Administration  
Briefwisseling, adresveranderingen, publiciteit, 't winkeltje  
Correspondance, changements d'adresse, publicité, boutique  
Neptunus b.p. 17, 8400 Oostende - Tel. (059) 806.666

Service vente et abonnements  
Verkoop- en Abonnementendienst  
Compte 473-6090311-30  
Rek. 473-6090311-30  
500 BEF jaarlijks 750 BEF beschermend  
annuel protecteur  
1.000 BEF weldoend  
bienfaiteur

Raad van Beheer - Conseil d'administration  
Président d'honneur - Erevoorzitter : J.-Cl. Liénart  
Président - Voorzitter: R. Desaeger  
Penningmeester - Trésorier: J.-P. Falise  
Sekretaris - Secrétaire: Vansteenkiste Nadine  
Beheerders - Administrateurs:  
W. Bosteels, M. Decoster, K. De Deyne, F. Devincq, J.-B.  
Dreesen, G. Gouwy, A. Jacobs, F. Philips, H. Rogie, L.  
Schellinck, P. Van Damme, E. Van Haverbeke, E. Wets



# EGUERMIN

## 30 Jaar Belgisch/Nederlandse Samenwerking in de Mijnenbestrijdingsschool

### Historiek

**B**egin 1950 besliste de Zeemacht een school te bouwen voor de opleiding van hun personeel werkzaam in de mijnenbestrijding. Tot dan werd deze opleiding gegeven aan de Mijnerschool in Den Helder, Nederland. De eerste steen van de Akela de Guerre des Mines (EGUERMIN) werd gelegd op 5 juni 1956. Het gebouw werd voltooid in juli 1958 en in oktober van hetzelfde jaar startte men met de eerste cursussen. De officiële opening had plaats op 27 juni 1960 door Prins Albert (nu Koning Albert II), in aanwezigheid van Adm. Arleigh BURKE, toenmalige Stafchef van de US NAVY en verschillende NAVO- en politieke prominenten. De school omvatte 11 leslokalen, een conferentiezaal, verschillende burelen, een mijnenmuseum en accommodatie voor een 60-tal studenten. De eerste opdracht van de school was het opleiden van officieren en onderofficieren van de Zeemacht in mijnenbestrijding en het leren gebruiken en onderhouden van het mijnenveegmateriaal. Tot medio jaren 60 bleef de mijnenbestrijding beperkt tot het onschadelijk maken van de mijnenvelden uit de 2e WO in de territoriale wateren van NW Europa. De toen aangewezen manier voor het neutraliseren van deze mijnen was mijnenvegers in "close formation" door de mijnenvelden te laten varen. Om het personeel hiervoor op te leiden installeerde EGUERMIN in juni 1961 een MCM Tactical Trainer. In een overeenkomst tussen België en Amerika werd beslist dat de kosten van het gebouw en een gedeelte van

deze MCMTT door de Zeemacht gefinancierd zou worden en de US Navy het overige gedeelte voor haar rekening zou nemen en 1 officier en 2 onderofficieren naar de school zou zenden als instructeurs. Tevens werd beslist dat andere NAVO marines zouden kunnen gebruik maken van de bestaande trainingsmogelijkheden.

Op 1 april 1965 tekenden de Belgische en Nederlandse marine een bilateraal akkoord waarbij beide mijnenbestrijdingsscholen fuseerden. De Nederlandse mijnerschool opgericht op 15 augustus 1949, verhuisde begin 1950 naar Den Helder. De Mijnenveegdienst en Mijnenopruimdienst werden samengevoegd tot de Mijndienst en vanaf 1953 werd het Hoofd Mijnerschool belast met alle opleidingen. Na de overeenkomst met de Belgische Zeemacht werd de Mijnerschool in Den Helder opgeheven op 31 maart 1965.

In 1975 werd EGUERMIN dan volledig binationaal, wat betekent dat vanaf die datum de exploitatie van de school in gemeenschappelijk overleg gebeurt, alle kosten en de personeelsstructuur paritair verdeeld worden over beide marines. Dit maakt van EGUERMIN de eerste, en tot nu toe enige, school die gezamenlijk door 2 geallieerde marines gerund wordt. De binationaliteit waarborgt tevens een autonoom beheer, los van de druk van één land.

### Opdrachten

**H**et doel van de school is het opheiden van Belgische, Nederlandse, andere NAVO-en niet NAVO-

bemanningen in mijnenbestrijdingstechnieken en -tactieken.

De opdrachten omvatten:

- instructie, opleiding en training geven aan Belgische en Nederlandse bemanningen
- instructie, opleiding en training geven aan andere NAVO marines
- inlichtingen en advies geven inzake mijnenbestrijding aan nationale en NAVO-commando's
- opleiden van Belgisch en Nederlands personeel in controle op het scheepvaart verkeer
- optreden als technisch raadgever van COMNAV NORTHWEST (vroeger Cinchan) met betrekking tot de mijnenbestrijding
- deelnemen aan de ontwikkeling van nieuwe mijnenbestrijdingstactieken en -procedures
- onder bepaalde voorwaarden opleiding geven aan niet NAVO marines
- verantwoordelijk voor publikaties over mijnenbestrijding
- documentatiecentrum over mijnenbestrijding

### Organisatie

**D**e externe organisatie van de school valt rechtstreeks onder de bevoegdheid van de Minister van Landsverdediging van België en de Minister van Defensie van Nederland. Beiden zijn permanent vertegenwoordigd respectievelijk door de Adjunct Stafchef Zeemacht en de Personeelsdirecteur van de Koninklijke Nederlandse Marine en zetelen in de Commissie van Toezicht. Deze commis-



sie vergadert een maal per jaar en neemt beslissingen over het algemeen beleid van de school en geeft de nodige richtlijnen aan de directeur. De vertegenwoordigers van de ministers van defensie treden om beurt op als voorzitter.

De Raad van Advies, met als voorzitter de directeur, staat in voor de exploitatie van de school en brengt daartoe advies uit aan de Commissie van Toezicht. In deze raad zetelen 4 Belgische en 4 Nederlandse officieren, waaronder de Stafchef van het Commando Operationele Groepering van de Zeemacht en de Commandant Mijndienst Koninklijke Nederlandse Marine.

De interne organisatie bestaat uit de Directeur van EGUERMIN, bijgestaan door 3 assistenten: het Hoofd Opleidingen, het Hoofd MOST en de Korpscommandant.

De Korpscommandant, steeds een Belgisch officier, is verantwoordelijk voor het militaire leven van de school, de coördinatie, de logistiek (infrastructuur, leermiddelen, beheer van het binationaal budget) en is tevens secretaris van de Raad van Advies en de Commissie van Toezicht.

Het Hoofd Opleidingen is verantwoordelijk voor het onderwijs en planning van de cursussen. Hij adviseert de directeur betreffende de planning en nieuwe cursussen. Daarnaast is hij ook de plaatsvervangend directeur.

De school heeft een volledig geïntegreerd commando waarbij de benoeming van de directeur en het Hoofd Opleidingen beurtelings roteert tussen beide en zij steeds van verschillende nationaliteit zijn.

## Cursussen

Het onderwijzend personeel bestaat uit 18 officieren en 40 onderofficieren.

EGUERMIN is verdeeld in 3 divisies: de Divisie Opleiding & Training, MOST en MWSIM. De Divisie Opleiding & Training staat in voor de tactische en technische opleiding in het mijnenjagen en -vegen en telt 4 secties:

1 + 2. de sectie Mijnenleggen en -vegen en de sectie Mijnenjagen. Beide secties vormen samen het onderwijscentrum en het tactisch centrum welke verantwoordelijk voor de opleiding en training. Het instructieteam staat in voor het geven van de standaard- en niet standaardcursussen. De leerlingen worden vertrouwd gemaakt met de boekwerken, voorschriften, technieken doctrines en berekeningen eigen aan de mijnenbestrijding. Beide secties zijn ook verantwoordelijk voor het leveren van de instructieteams, bestaande uit een groep MW-specialisten die inschepen aan boord van mijnenvegers en -jagers. Zij staan mee in voor het operationeel opwerken van de bemanning van deze schepen. Het Tactisch Centrum behandelt de praktische kant van de vorming. Hier wordt de theorie aan de praktijk getoetst door middel van gesimuleerde situaties welke de werkelijkheid zo dicht mogelijk benaderen.

### 3. de sectie "wargame"

Hier worden de studenten in teams ingedeeld waarbij elk team voor de opgegeven situaties en opdrachten zelf de operatie- en taskorders moet opmaken en uitvoeren. Er is geen type "stafoplossing" voorzien, maar op het einde van de wargame sessie volgt een debriefing waarbij alle orders en beslissingen genomen door de studenten besproken en vergeleken worden met vroegere Stafoplossingen. De wargame is er ook op gericht bestaande of nieuwe mijnenbestrijdingstactieken en evaluatie van NAVO en/of nationale oefeningen uit te testen.

### 4. de sectie Tactische Vloer

Hier worden bepaalde situaties voorgelegd die door de studenten dan stapsgewijze worden behandeld en door middel van vastgelegde vragen ter discussie gesteld wordt. Ditmaal worden de resultaten wel vergeleken met typeoplossingen want tijdens deze oefeningen gebruik men wel be-

staande NAVO-boekwerken en voorschriften.

Een lijst van de opleidingen en trainingssessies van EGUERMIN wordt 6-maandelijks gepubliceerd en bekendgemaakt aan alle NAVO militaire attachés in Brussel, aan alle Belgische militaire attachés in het buitenland en aan de NAVO commando's.

Deze lijst geeft informatie over de inhoud, frequentie, data, aantal deelnemers, de duur en toelatingsvoorwaarden om zich in te schrijven.

Een korte inhoud van de programma's van de school worden tevens gepubliceerd in de "EURO/NATO Training Facilities Catalogue", in het Franse "Catalogue des Cours Accessible aux Militaires des Pays Etrangers" en in de "European Maritime Cooperation Ashore and at Sea Training Facilities Ex-change List".

Er zijn 2 types van lessenspakketten: Het standaard lessenspakket, goedgekeurd door de Raad van Beheer, zijn van welbepaalde duur en inhoud. Het niet-standaard lessenspakket wordt ingericht op verzoek.

De Standaard programma's voor Belgische en Nederlandse bemanningen omvatten de MHTT (Minejunting Tactical Trainer) en MSTT (Minesweeping Tactical Trainer). Beide lessenspakketten duren 2 weken en worden ingericht bij een voldoende aantal deelnemers. De eerste week krijgen de bemanningen les aan land, de tweede week gaat men op zee. Tijdens deze week gaan er ook instructeurs mee aan boord van de schepen om advies en training te geven aan de crew.

De lessen toegankelijk voor NAVO studenten omvatten: MSOC = Mine Warfare Staff Officer Course.

Dit is de belangrijkste cursus van EGUERMIN, duurt 22-weeken en wordt twee keer per jaar ingericht. Deze cursus, bestemd voor officieren uit de verschillende NAVO-landen is erop afgestemd mijnenbestrijdingsspecialisten te vormen. Gemiddeld



nemen er zo'n 10 tot 15 studenten deel aan deze opleiding. Het eerste deel omvat het aanleren van MW-technieken, in het 2e deel worden de officieren ingewijd in het concept en de strategie van de mijnenbestrijding en tijdens het laatste deel krijgen zij onderricht in de Computer Assisted Instruction for Planning and Evaluation.

**MCMCV** = Commanding Officer Mine Countermeasure Vessel Course, de Commandantencursus.

Een 5-weken durende opleiding, twee keer per jaar ingericht en bedoeld om toekomstige commandanten en wachtofficieren van mijnenbestrijdingseenheden te vormen. Gemiddeld nemen aan deze cursus een 10-tal studenten deel.

**MCMCOM** = Information Course for non-MW Staff Officers.

Deze cursus van een week wordt slechts 1 keer per jaar ingericht en is bedoeld voor hogere officieren welke in aanmerking komen voor een staf-functie waar MW-kennis noodzakelijk is.

**MCMTT** = Eguermin's MCM Tactical Trainer.

Een 1-week durende cursus enkel ingericht op verzoek.

**MWGS** MW Gaming system

Een 1-week durende opleiding, bestemd om personeel op te leiden in het opmaken van task orders en het uitvoeren van MW-operaties.

**T**wee trainingsfaciliteiten hebben de laatste jaren de operationaliteit van de school aanzienlijk verbeterd. De Minewarfare Operational Sea Training (MOST), waarmee gestart werd in oktober 1989, is een trainingssessie die kan vergeleken worden met de training die door de Flag Officer Sea Training in Portland gegeven wordt aan bemanningen van destroyers en fregatten.

MOST wordt gegeven aan schepen waarvan bemanningen opgeleid worden voor operationele opdrachten. Alle departementen en uitrusting aan boord worden gedurende 2 weken

intensief getest. Het begint met 2 dagen van grondig materiaalnazicht. Na deze inspectie overhandigen de instructeurs een gedetailleerd rapport aan de commandant van het schip. Het schip gaat dan voor een 8-tal dagen op zee met aan boord een MOST-instructieteam. Dit team, de Sea-Riders, creëert dan een hele reeks "incidenten" die een beroep doen op alle vaardigheden die vereist worden van operationele schepen. De eerste dag op zee wordt voornamelijk besteed aan procedure-training, maar geleidelijk worden de oefeningen ingewikkelder; alle denkbare situaties worden gesimuleerd en met argus-ogen gevolgd door de instructeurs. Zij hechten hierbij meer belang aan de wijze waarop de bemanning op deze situaties reageert en deze behandelt, eerder dan dat zij de procedures strikt naleven. Na deze periode op zee stellen zij opnieuw een gedetailleerd verslag samen dat de "state of readiness" (= paraatheid) van de schepen weergeeft. Afhankelijk van dit rapport worden schepen dan al of niet geschikt zijn in de operationele vloot ingedeeld te worden. De trainingssessie is als een gradatie voor de schepen die STANAVFORCHAN zullen vervoegen. MOST is daarom zeer populair binnen de NAVO-lidstaten want het is de enige intensieve MW-training die beschikbaar is voor hun MCM-schepen.

**D**e tweede en tevens belangrijkste aanwinst van EGUERMIN is de NATO-gefinancierde trainingssimulator (MWSIM). Officieel ingehuldigd op 3 februari 1994, wordt de simulator gebruikt voor basis-, gevorderde- en gespecialiseerde opleidingen.

Het ontwerp, ontwikkeling en installatie werd volledig door de NAVO gefinancierd. Met de ontwikkeling van een nieuw type mijnenbestrijdingsschip, de mijnenjager, in de jaren 70, ontstond de nood aan een simulator voor het opleiden van operatoren en commandoteams van dit type schip. Deze simulator zou in staat moeten zijn de sensoren, uitrusting, sonars en systemen voor

gegevensverwerking van deze schepen na te bootsen.

Een officiële aanvraag om de nodige financiering te voorzien in SACLANT's budgettaire planning, werd aan CINCHAN gericht in juni 1986. Het NAVO Infrastructuurcomité keurde het budget goed in september 1987. Als gastland werd dan aan België gevraagd een blauwdruk te maken. Het contract werd dan op 1 december 1990 toegewezen aan CAE Link uit de USA. Sleutelfiguren in de ontwikkeling van deze simulator waren de Belgische en Nederlandse marines, met Divisie-admiraal W. HERTELEER als één van de grondleggers.

Omwille van de bijzonder hoge prestaties en de uitzonderlijke mogelijkheden, mag deze trainer beschouwd worden als een unicum in de NAVO en zelfs in de wereld. Zowel het schip als de diverse sensoren en wapensystemen, worden door de computer database gegenereerd en de consoles zijn universeel. Elk schip, elke radar, elke sonar en elk toekomstig systeem in de NAVO, kunnen worden nagebootst in een zeer realistische en natuurgetrouwe omstandigheden.

De simulator bestaat uit een controlekamer voor de instructeurs, 6 trainingskabinen voor mijnenvegers, 3 trainingskabinen voor mijnenjagers en een debriefingslokaal.

De 9 kabinen hebben een uitrusting die identiek is aan een CIC aan boord van de meeste types mijnenbestrijdingsschepen en uitgerust met COTS-werkstations (Commercial off the shelf software).

De software van de simulator bestaat uit 3 coherente interactieve modellen:

- het model "natuurlijk milieu" (met de kustlijnen, waterdieptes, zee-stromingen, samenstelling en reliëf van de zeebodem, rotsen, olievaten en ander mogelijk gedumpt afval)
- het "schip" model (laat toe verschillende types schepen en hun specifieke karakteristieken te simuleren)
- het "mijnen" model (dit laatste simuleert de interactie tussen de mijnen en de verschillende types mijnenbestrijdingsschepen).





In de huidige configuratie kan men volgende klasse van MCMV's simuleren:

Tripartite (België, Nederland, Frankrijk, Pakistan, Indonesië), Sandown (UK en Saoedi Arabië), Hunt(UK), Avenger(USA), Gaeta/Lerici (Italië, Maleisië, USA), Frankenthal en Hameln (Duitsland), Oksoy/Alta (Noorwegen) en ex-US Agressive (België) en de radiogestuurde onderwatertuigen (RCUV's) zoals de PAP, PENGUIN, PLUTO en MNS.

In januari 1994 waren de BNS ASTER, BNS NARCIS, BNS PRIMULA en HrMs WILLEMSTAD de eerste schepen welke de simulator echt als trainingsfaciliteit gebruikten. In december 1994 nam de school definitief de simulator over van CAE Link, wat betekent dat vanaf nu de Belgische en Nederlandse marines instaan voor de exploitatiekosten en het onderhoud ervan. Reeds diezelfde maand bezocht STANAVFORCHAN de school voor een trainingssessie waarbij voor het eerst de mijnenveger en -jager trainingska-

bines simultaan in eenzelfde oefening gebruikt werden. De MWSIM blijkt zeer gebruiksvriendelijk te zijn daar de bemanning gemiddeld slechts 2 uur nodig heeft om ermee vertrouwd te raken. Op 13 april 11. kwamen 2 Italiaanse Gaeta-klasse mijnenjagers (ITS Algero en ITS Termoli) naar de school en in de nabije toekomst worden nog Duitse Frankenthal en Hameln-klasse schepen verwacht.

Het NAVO Infrastructuurfonds heeft ondertussen haar goedkeuring gegeven voor een upgrade, met o.m. de installatie van een "mine-avoidance/moored mine" detectie sonar voor de mijnenvoegkabines. Tegen het einde van deze eeuw zal het ook mogelijk zijn de simulator te gebruiken als een mijnenveld analyse instrument waarbij men operaties kan plannen en voorzien in elk deel van de wereld. Andere aanpassingen zijn een mogelijke satellietverbinding met de mijnbestrijdingsscholen van de US NAVY en de Canadese marine.

Naast de regelmatige gebruikers van de simulator (België, Nederland,

Frankrijk, Italië, Duitsland, UK, Denemarken, Noorwegen) zijn zowel andere NAVO- en niet NAVO-marines geïnteresseerd in het gebruik. Het wordt niet uitgesloten dat in de toekomst ook de "Partnership for Peace" marines uitgenodigd kunnen worden om kennis te maken met de simulator en EGUERMIN. Vele niet NAVO-militairen hebben reeds een bezoek gebracht aan de school, waaronder Rusland, Pakistan, Brazilië en Finland. Marines die graag van de trainingsfaciliteiten zouden gebruik maken zijn o.m. Zweden, Oman, Pakistan, Indonesië en Finland (vooral interesse voor het sturen van bemanningen naar de simulator).

Marines die interesse hebben om de MWSIM te gebruiken worden de mogelijkheid geboden een schip te sturen waarbij EGUERMIN een gratis 4-daagse trainingssessie aanbiedt. Indien zij dan beslissen hun schepen naar de school te sturen zullen zij wel een bijdrage moeten betalen. Hierbij kan men eventueel stellen dat het bedrag dat NAVO-lidstaten moeten



betalen lager kan liggen dan wat niet NAVO-marines zouden moeten betalen, daar zij via het NAVO Infrastructuurfonds reeds bijgedragen hebben in het financieren van de MWSIM.

**E**guermin heeft gedurende deze 30 jaar een uitstekende reputatie opgebouwd en werd een gerenommeerd trainingscentrum en technisch raadgever inzake mijnenbestrijding. De school heeft ondermeer studies uitgevoerd na de mijnenoperaties in Vietnam (1972) de Suez Kanaal crisis en Sovjet operaties (1974), de Falklands (1982) en de beide Golfoorlogen (1986/87 en 1990/91). De rol die EGUERMIN speelt in de mijnenbestrijding wordt hoe langer hoe belangrijker. Zij verzekert dat

bemanningen gespecialiseerd in de mijnenbestrijding up to date blijven inzake technische en tactische ontwikkelingen op dit vlak.

De internationale belangstelling voor de school blijft nog steeds toenemen. De laatste jaren is er een steeds groeiende belangstelling, zowel van binnen als buiten de NAVO, voor het volgen van de cursussen op de Wargames, Tactische Vloer, de MHTT, de MSTT en de MCMV-cursussen.

In april 1993 stuurde de US NAVY, voor het eerst na 13 jaar, weer enkele van haar mijnenbestrijdingsschepen (4 Avenger-klasse mijnenvegers) naar EGUERMIN. Eens te meer een bewijs dat EGUERMIN zeer gewaardeerd wordt binnen de NAVO-lidstaten.

In de komende jaren zal de uitdaging voor de school vooral liggen op het vlak van het opleiden en continu bijhouden van operatoren en commando-teams van mijnenbestrijdingseenheden in alle mogelijke mijnendreigingen en nieuwe mijnen die op de "markt" komen.

Met dank aan KTZ H.BODEN, Directeur Mijnenbestrijdingsschool EGUERMIN en Lt.Cdr.E.F. de NIJS, MWSIM Projectleider.

Guy A.H.TOREMANS

## **SCHRIJNWERKERIJ VERNIERS DENDOOVEN**

### **DE RAMEN-SPECIALIST**

de beste geluidsisolerende ramen,  
maximale water- en  
winddichtheid (gewaARBorgd)

- alle maatwerk
- dubbele en 3-dubbele beglazing



*Vrijblijvend alle inlichtingen*  
Schrijnwerkerij VERNIERS-DENDOOVEN NV  
Torhoutsesteenweg 695, Oostende, tel. (059) 80 51 49



# L'AMIRAL GABRIEL AUPHAN

## GARANT D'UN ENGAGEMENT PRIMORDIAL

L'amiral Auphan fut de ceux qui jouèrent un rôle essentiel auprès du maréchal Pétain. Avec son chef, l'amiral Darlan, il avait l'oreille du vieux soldat, et porta sur ses épaules de marin de lourdes responsabilités politiques, à l'époque où une zone libre subsistait en France à côté de l'occupée. Le débarquement des alliés en Afrique du Nord, entraîna l'occupation de l'ensemble du territoire français. Une occupation, source de problème complexes et de dangereuses intrigues.

Pendant la drôle de guerre, alors que le général Gamelin faisait figure de généralissime, Auphan fut à 45 ans, sous-chef d'état-major de la marine nationale. Mission: maintenir ouvertes les voies de communication avec les colonies et les pays alliés. Déjà la France avait sa part dans la lutte contre les sous-marins de l'amiral Doenitz. Pendant les premiers mois de guerre, la "Kriegsmarine" se trouvait aux ordres de l'amiral Raeder. Un marin de tradition qui donnait une importance primordiale à la guerre navale menée par des bâtiments de surface, cuirassés et croiseurs, entourés de contre-torpilleurs et d'avisos.

Auphan, fut nommé contre-amiral au lendemain de l'évacuation de Dunkerque au cours de laquelle il avait joué un rôle important. Fin mai 1940 l'opération "Dynamo" fut menée on le sait, côté français, par l'amiral

Abrial, coté anglais par l'amiral Ramsey. Logistiquement la manœuvre fut un succès: il y eut 220.000 Britanniques et 110.000 Français évacués de l'enfer du Nord. Mais ce camouflet à la "Wehrmacht" coûta cher à la marine nationale: 60 bâtiments furent perdus dont 2 contre-torpilleurs, et 5 torpilleurs. Le torpilleur "Emile Deschamp" coula dans la nuit du 3 au 4 juin avec 500 passagers à bord.

### Face à la politique

En juillet 1940, en sa qualité de technicien des affaires navales, Auphan est nommé directeur de la marine marchande dont le rôle est prépondérant dans le ravitaillement du pays. Exposée aux torpilles des sous-marins et aux canons des navires pirates, la "Marchande" subit également le péril des mines magnétiques attirées par les coques d'acier. Les incursions de la "Luftwaffe" font à leur tour des ravages parmi les cargos peu ou pas armés. A ces multiples périls, les gens de mer de la flotte de commerce n'opposaient que de faibles moyens.

Un an plus tard, en 1941 Auphan devient chef d'état-major général des forces navales. Des fonctions dans lesquelles il excellait. Aussi est-ce à contre-cœur qu'il entra dans la politique et accepta le 18 avril 1942, le

mandat de secrétaire d'Etat à la marine dans le cabinet de Pierre Laval qu'il n'appréciait guère. Mais Auphan était de ces hommes qui placent l'intérêt général avant les aspirations particulières. C'est sous la pression allemande et les interventions de l'ambassadeur Abetz que l'Auvergnat avait été mis à la tête du gouvernement de Vichy. Auphan ne tarda pas à démissionner.

L'amiral Auphan est réputé avoir été partie prenante de l'engagement de la marine nationale de ne jamais se livrer à l'envahisseur. Avec l'amiral Darlan il était l'un des deux garants des promesses faites aux Anglais le 19 juin 1940. On sait que le premier ministre britannique se montra sceptique. Début juillet 1940, la flotte de l'amiral Somerville canonna à Mers EL Kébir la flotte au mouillage de l'amiral Gensoul, tuant 1300 matelots français. A la suite de ce grave incident, le gouvernement de Vichy rompit les relations diplomatiques avec la Grande-Bretagne. Malgré cette tragédie, les responsables de la marine de guerre française tinrent parole et sabotèrent en novembre 1942 à Toulon, la flotte de l'amiral comte de Laborde, parmi laquelle se trouvaient trois cuirassés et sept croiseurs. Lorsque les Allemands franchirent la ligne de démarcation pour occuper l'ensemble du territoire français, ils ne trouvèrent que des épaves.



## Un homme de confiance

Auphan avait la confiance de son chef l'amiral Darlan, un moment dauphin du maréchal, et l'amitié du chef de l'Etat lui même. Il disposait à ce titre du code secret de l'amirauté, et fit rédiger par le vieux soldat de 87 ans, le 10 novembre 1942 à 15h15, le télégramme qui annulait les dépêches antérieures condamnant les accords intervenus entre le général américain Clark et l'amiral Darlan. On sait que la présence de ce dernier à Alger était providentiel et dictée par le souci de se rendre au chevet de son fils malade. Le 13 novembre 1942 à 14h Auphan adresse à Darlan un télégramme par lequel Pétain marquerait son accord intime sur les dispositions prises par son dauphin.

Là où le maréchal ne suivra pas Auphan c'est lorsqu'il propose l'arrestation de Pierre Laval.

L'Auvergnat est plus que jamais protégé par ses amis allemands. Il s'accrochera à sa charge de président du conseil et développera la politique de collaboration avec le "III<sup>ème</sup> Reich". Pétain était mal récompensé de la poignée de main avec Hitler à Montoire. Cette concession ne raffermirait en rien sa position mais ébranla la confiance que lui portaient de nombreux Français attachés à la gloire du vainqueur de Verdun.

Arrêté par la gestapo dès le 7 janvier 1943 l'amiral Auphan, fut libéré neuf mois plus tard, lorsqu'il fut nommé membre du collège chargé d'exercer le pouvoir en cas d'empêchement du

chef de l'Etat. Celui-ci, né en 1856 apparaissait vulnérable physiquement. Le vieil homme reporta sur Auphan l'estime qu'il avait naguère témoigné à Darlan abattu le 24 décembre 1942 à Alger par le jeune Bonnet de la Chapelle.

Cette marque de confiance trouva une judicieuse confirmation dans le mandat que le maréchal confia à Auphan le 11 août 1944 treize jours avant la reddition de Paris libéré par la 2<sup>ème</sup> division blindée du général Leclerc de Hautecloque. L'amiral fut mandaté par Pétain pour remettre au général de Gaulle une lettre et un mémoire aux fins d'assurer la transmission légitime des pouvoirs. Le document fut remis au général Juin pour acheminement vers le chef de la France Libre. Le message demeura sans réponse. Le général de Gaulle avait la dent dure. Aux heures de victoire il n'était pas porté à la mansuétude en raison des épreuves qui, pendant quatre ans, avaient marqué sa marche vers la victoire.

## A l'heure du règlement des comptes

L'amiral Auphan fut déféré à la Haute Cour de justice mise en place sans tarder par la France libérée. Il fut rendu en partie responsable du sabotage de la flotte à Toulon le 27 novembre 1942. Les juges ne tinrent pas compte du fait que ce sabotage avait empêché la main mise allemande sur une magnifique et précieuse flotte de guerre.

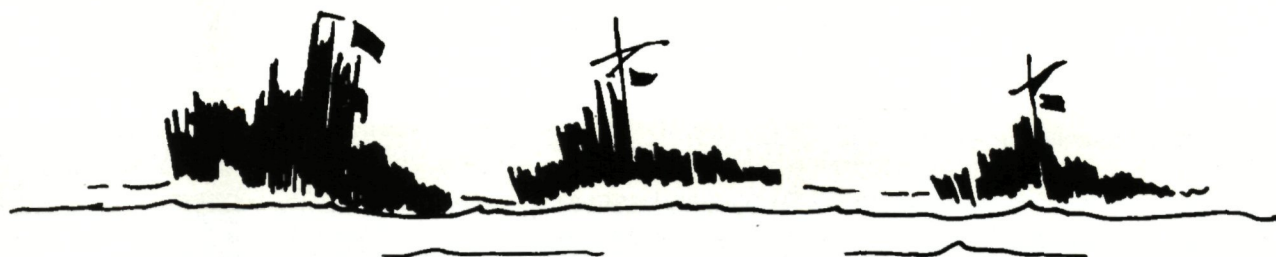
Dans la fureur des jugements pronon-

cés au lendemain de la libération, Auphan fut condamné aux travaux forcés à perpétuité. C'était payer cher un dévouement total à la France en des heures difficiles. Lorsque la justice revint à plus de sérénité, en juillet 1950, la Cour réduisit la peine du vaillant marin à cinq ans de prison avec sursis.

L'amiral Auphan a longuement expliqué et justifié son attitude dans des ouvrages qui éclairent son action pendant les années difficiles et complètent heureusement l'histoire de la Marine nationale au cours de la 2<sup>ème</sup> guerre mondiale: "Les grimaces de l'histoire" et "La Marine dans l'histoire de France".

Homme d'action, ayant porté avec courage le poids de lourdes responsabilités alors que de redoutables convulsions marquaient la marche des événements, Gabriel Auphan apparaît au jugement de l'histoire comme un marin intégré ayant eu le courage de ses convictions et la volonté de servir son pays jusqu'aux frontières de l'abnégation.

P. Eygenraam





# MARITIEME FOLKLORE

## MARITIEME CHARIVARI

CHARIVARI is een uit het frans afkomstige woord voor wat wij in het nederlands KETEL-MUZIEK noemen. Het was een geraas veroorzaakt met allerlei voorwerpen, vergezeld van een oorverdovend geschreeuw, dat bij wijze van volksjustitie gemaakt werd voor de deur van lieden die zich misdroegen in de ogen van de omwonende gemeenschap. Mettertijd is het gebruik verdwenen alhoewel er in afgezonderde gemeenschappen nog sporen van blijven bestaan. Ook de straatrepressie bij de bevrijding in 1944 is te beschouwen als een vorm van charivari. In de marine kende men eertijds ook de "charivari". Daarvan bleven tot op heden nog resten van bestaan.

De kaapstander was op de laatste grote zeilschepen uit de 19de eeuw een zeer belangrijk scheepsonderdeel.

Het was met de kaapstander dat men de tros inhieuwde waarmee men het schip in de dok van een haven verhaalde; waarmee men de zware stukken aan boord hees; waarmee men aan boord van de walvisjagers de gedode walvissen langsij hield en waarmee men het anker aan boord hieuwde.

Het was echter ook het scheepsonderdeel dat in de behandeling de grootste krachtinspanningen vergde.

In een ver verleden kende de kaapstander aan het scheepsvolk een privilege toe dat voor hen van groot belang was namelijk dat van het vrije woord of de "charivari".

Wanneer, tussen twee spildeuntjes, de weerstand bij het inhieuwen te groot werd, kwam uit de mond van een van

de matrozen plots de roep "Charivari". De anderen antwoorden daarop in koor "Voor wie".

Het antwoord hierop werd meestal gegeven door een van de "harden" aan boord, een "habitué" van het strafregister. Hij lanceerde de naam van een lid van de bemanning, meestal een officier, soms de kommandant, maar altijd iemand die bij de bemanning slecht stond aangeschreven. Die naam liet hij dan volgen door een reeks uitlatingen over die persoon die niet van de poes waren. Soms werden zelfs de zwaarste verwensingen aan het adres van deze persoon geuit. Dit ging vergezeld van de uitroepen, het lachen en het hoerageroep van het aanwezige matrozenheir. Hieruit haalden zij de nodige kracht om de kaapstander rond te krijgen.

Deze "vrijheid van het woord aan de kaapstander" bleef strikt beperkt tot



Openingsrede door Koning Neptunus tijdens de "Doop op de evenaar" aan boord van de TNA KAMINA (maart 1955).



de kaapstander en dan nog uitsluitend bij het werken ermee. Elders aan boord was van dit soort uitlatingen geen sprake. Onder invloed van de Franse revolutie bereikte dit gebruik, omstreeks 1792, een hoogtepunt. Toen werd het de autoriteit te gortig met als gevolg dat tijdens de reorganisatie van "le premier empire" dit gebruik in de staatsmarine werd afgeschaft. In de handelsmarine hield deze vrijheid nog stand tot omstreeks 1850 waarna ze werd afgeschaft hierin gevolgd door de oorlogsmarine. Door de oudere matrozen werd deze intrekking van hun "vrijheid van het woord aan de kaapstander" beschouwd als een van de zwaarste aanslagen op hun rechten.

Een andere vorm van maritieme "charivari" kan men vinden in het folkloristisch gebeuren dat men de "Dooop op den evenaar" noemt.

Deze oude en voor sommige zeelui eerbiedwaardige ceremonie - door Captain Cook "the ancient custom of the sea" genoemd - kan op verschillende wijze geïnterpreteerd worden.

Men kan het beschouwen als toneel of show, een vorm van vermaak voor de acteurs en het aanwezige publiek, om de verveling van een langdurig verblijf op zee te breken. Dit is de betekenis die men er de dag van vandaag aan geeft.

Men kan het ook beoordelen, zoals op zijn hoogtepunt in de 18de eeuw, als een beleefde vorm van afpersing van de relatief geprivilegieerden aan

boord. De meeste officieren en pas-sagiers waren bereid geld en drank te offeren aan Koning Neptunus ten-einde de smaad van de onderdompeling en het scheren te ontlopen.

Men kan de doop op de evenaar ook een symbolische betekenis toekennen. Tot het einde van de 18de eeuw zag men het als een onderdeel van een cultus met een verre godsdienstige oorsprong waarbij de hoofdtoon lag op het ontgroeningsritueel.

Veel van de met dit soort vergelijkbare ceremoniën aan de wal, die zich op bepaalde datums herhaalden, gaven meestal aanleiding tot luidruchtig vertier en soms zeer ruwe zeden. Door dit ruw optreden kon het geheel ontaarden in geweld, waarbij de deelnemers zich beriepen op traditionele of vermeende rechten. Het geheel werd meestal gesteund door luidruchtige muziek. Bepaalde elementen van dit geweld onderkent men ook bij de "Dooop op de Evenaar". Het gaf de bemanning de gelegenheid weerwraak te nemen op de onpopulaire personen aan boord en voornamelijk zij die de maritieme normen en gebruiken hadden geschonden of dat regelmatig deden.

Het was voor de mensen van beneden-deks de gelegenheid hun grieven door een op traditie gebaseerde manier, tot uiting te brengen en te regelen.

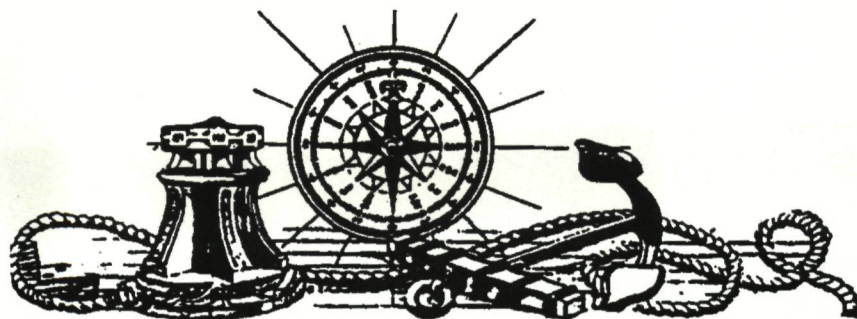
Een doop op de evenaar was anderszijds de beste manier om de populariteit van bepaalde personen aan boord te leren kennen.

De ceremonie kon echter enkel maar plaatsvinden met toestemming van de

kommandant. Bij het naderen van de evenaarslijn was daarom in de ceremonie de vraag ingebouwd of Koning Neptunus aan boord mocht komen. Het antwoord hierop kwam altijd van de scheepskommandant. Ook dit aspect vertoont gelijkenis met de wal waar de magistraat of de stedelijke autoriteit de toelating moet geven tot bepaalde gebeurtenissen of feesten lijk kermissen, optochten en dergelijke. Het is ten andere niet alleen voor de nachtrust of de belastingsaanslagen dat bij kermissen en dergelijke feesten de burgemeester, binnen welbepaalde grenzen, toelating geeft om muziek te maken tot een bepaald uur. In de 19de eeuw gebeurde het courant dat sommige kommandanten niet akkoord gingen met de doop op de evenaar en geen toelating gaven tot de ceremonie. Als argument wezen zij meestal op het gevaar voor kwetsuren. En ook dit werd door de oudgedienden van de lagere bemanning ervaren als een aantasting van hun rechten.

De "dooop op de evenaar" is dan ook niet zo onschuldig als men in eerste instantie zou denken. Het is een verbloemde charivaripraktijk die echter met de tijd strikt naar de hand van de autoriteit aan boord werd gezet.

Oppermeester(b.d.) J.B.Dreesen





# Les Damars ont vingt ans ...

**1975**, année de la femme... Pour certaines d'entre-elles, le 5 mai est une date importante, empreinte d'interrogations et de découvertes. Les portes du Petit-Château s'ouvrent pour deux cents jeunes candidates désireuses d'entamer une carrière militaire.

Après les incontournables examens médicaux et psychotechniques, défi-

versées dans leurs Unités respectives. C'est ainsi qu'à Brugge Sint-Kruis, au terme de six semaines d'instruction primaire les trente premières "auxiliaires féminines" - quinze néerlandophones, quinze francophones - se rôdent à l'apprentissage du maniement des armes; bien que non combattantes, au règlement militaire, aux cours appropriés à la spécialité entrecoupés d'initiation au se-

Bruxelles ce 21 juillet!

L'appellation est lancée... Tout comme leurs homologues "MARVA" de la "Nederlandse Koninklijke Marine" et des "WREN" de la "Royal Navy" le terme de DAMAR; DAME de la MARINE à été défini dans le but de "distinguer dans tous les documents le personnel féminin du masculin et de disposer d'un vocable particulier



nissant les aptitudes selon la Force, les spécialités proposées, les futures recrues, au terme de cette première prise de contact avec l'Armée sont

courisme, de lutte anti-incendie, à la marche, au sport le tout cadencé par les "séances" de drill. En effet les premières DAMARS défilent à

pour les volontaires au sens de l'article 150 du règlement de discipline" (1).

(1) Note ZSI/G 190013 datée du 14/05/76



Bien que dénommées "volontaires de carrière" (2) en 1976, un premier changement de statut s'opère et le terme de "carrière" est remplacé par "temporaire" propre aux Forces Terrestre, Aérienne, Navale et au Service Médical.

A la formation primaire de six semaines s'ajoutent, durant les années '77-78, deux semaines complémentaires auxquelles prennent part les candidates gradés (temporaires) pour voir fleurir en 1979 les premiers Officiers féminins (temporaires) au nombre de six et les Sous-officiers (temporaires) -17- dans les catégories d'emplois tels que l'administration, l'approvisionnement et le commissariat aux vivres.

**1981** marque un tournant important dans ce qui fait l'organisation du cadre féminin. L'Arrêté Royal et Ministériel du 3 février abolit toute discrimination entre hommes et femmes au sein des Forces Armées. Cependant, ce n'est qu'en août 1987 que l'Arrêté Royal d'exécution devient réalité. Les militaires féminins sont totalement intégrées dans les trois Forces et le Service Médical. Deux ans plus tard, le personnel féminin embarque à bord d'une Unité navigante pour une période de stage, ou dans le cadre de la formation de l'ERM, en tant qu'Officier service ou technicien(ne).

Dix ans après cette date charnière de '81, les militaires du cadre actif peuvent être incorporées au cadre de carrière ou de complément et par le biais de la promotion sociale (en '87) les subalternes peuvent accéder au grade de Sous-officier, cependant limité au nombre de places ouvertes dans la spécialité et également accessibles au personnel masculin.

L'aboutissement chronologique des événements, arrêtés, décisions politiques, de l'opinion publique dont le commun dénominateur est l'égalité des droits et des devoirs se concrétise dix-sept ans après que la première DAMAR ait franchi le "Corps de

Garde" du centre d'instruction de la Force Navale (COMINAV).

Les vues sociales ont évolué avec le temps dans le cadre politique et culturel définissant le rapport pour lequel le personnel féminin s'intègre dans la répartition des tâches.

Aussi, en 1992, sur les 160 marins à bord de la frégate opérationnelle F913

Plus proche de nous, en 1994, lors de l'opération "SHARP GUARD" UEO/OTAN menée en mer Adriatique afin de faire respecter l'embargo aux abords de l'ex-Yougoslavie, l'effectif féminin est porté à sept. Sur le F 912 WANDELAAR, on compte désormais deux Officiers dont un Officier - TEC- responsable du département propulsion et énergie, et d'un Officier d'approvisionnement



WESTHINDER, on pouvait voir quatre Sous-officiers féminins s'activant aux travaux propres à leurs spécialités et fonctions (approvisionnement - administration - technicienne d'armes). Cette première eut lieu dans le cadre d'opérations humanitaires à bord d'un bâtiment de guerre, au sein de la flotille de l'UEO durant l'opération "SHARP VIGILANCE" ceci pour une durée de plus ou moins trois mois en mer Adriatique.

Sur le voilier école A 958 le Zénobe Gramme, lors d'une campagne d'été d'un mois environ, le travail d'équipière de pont, d'entretien, de quart à la mer, de timonier au port ou de manoeuvre à la barre définit plus concrètement encore le travail de l'équipage ou plutôt de ce qui fait sa passion, la mer, désormais partagée par la gent féminine.

qui, au loin de la Base de ZEEBRUGGE, orchestre les énormes quantités de vivres et de matériels nécessaires au bon fonctionnement d'un navire de guerre. Ceci pour une période de six mois rythmée par les quarts 6"ON" 6"OFF".

Quant aux cinq autres Sous-officiers féminins, la pleine égalité des droits, des devoirs, et fonctions prend toute son ampleur professionnelle au-delà des frontières, en association aux collègues masculins d'outre-mer. Après vingt-ans, l'élargissement des spécialités aux fonctions de navigant(e) dispensées aux Damars concrétise parfaitement l'évolution au sein de la Force Navale, de la mentalité que l'avenir impose, occis de toute discrimination.

Parallèlement à cette nouvelle adaptation au service à la mer, il ne faut surtout pas oublier celles qui depuis

(2) Loi du 13 JUILLET 1976 - T1 règlement A16.





deux décades par leur professionnalisme ont pu s'intégrer, réaliser, exécuter une grande variété de tâches en servant avec mérite l'Armée.

Les 252 Damars qui composent partiellement la Force Navale d'aujourd'hui (3) concourent également

à la représentation de la Belgique au sein de L'OTAN; la preuve en est au niveau du Comité du personnel féminin des pays de l'Alliance dont la présidence est assurée par la première dame promue Officier Supérieur le Capitaine de Corvette VAN BUSSEL Maryse, et la vice-présidence par le Commandant De BLENDE, Marie-

Claire ( FAé ). Le but du comité est de promouvoir l'amélioration de la position des femmes dans les Forces Armées ou au sein de l' OTAN et de communiquer de meilleures informations par un réseau efficace.

Les points de vue nationaux et internationaux peuvent désormais se juxtaposer.

A l'issue de ces vingt années de progrès et de succès la représentation féminine tend à augmenter. Présentement on enregistre, suite aux départs naturels, à la restructuration, la promotion et à l'emploi (4) un taux s'élevant de 6,2 % en 1995 de présence féminine par rapport au personnel masculin.

photos: SID  
Chantal Theys  
Jürgen Brackeveld

**Michelle Decoster**

(3) Voir tableau 1  
(4) Voir tableau 2

### **Tableau 1: Les grades de la Force Navale**

Clôturée en février 1995 la liste de répartition des grades du personnel féminin :

- 1 Officier supérieur- Capitaine de Corvette- (BAM) - Breveté d'administration militaire.
- 2 Lieutenants de Vaisseau de première classe
- 2 Lieutenants de Vaisseau
- 3 Enseignes de Vaisseau
- 2 Enseignes de Vaisseau de seconde classe
- 1 Premier Maître-chef - (promotion sociale) future 2EV
- 37 Premiers -Maîtres
- 25 Maîtres
- 43 Seconds-Maîtres
- 116 Quartiers-Maîtres
- 7 Premiers-Matelots
- 13 Matelots

### **Tableau 2: Tableau recrutement 1995: 40 Damars prévues**

- 1- S.O.C: Sous-Officier de Carrière jusqu'à l'âge de 25 ans.
- 2- C.V.C.T: Candidat Volontaire Court Terme. Durée max 5 ans.
- 3- C.V.C: Candidat Volontaire de Carrière → Mat et IMT.



**Eventail de quelques spécialités affectées au personnel féminin tant à bord qu'à quai**

à bord	à quai
<ul style="list-style-type: none"> <li>- signaleur-codeur</li> <li>- technicien d'armes</li> <li>- électronique</li> <li>- sous-officier pont</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- employée</li> <li>- dactylographe</li> <li>- gestionnaires aux vivres</li> <li>- tailleuse</li> <li>- coiffeuse</li> <li>- opératrice terminal</li> <li>- chauffeur</li> <li>- steward</li> <li>- kok</li> <li>- photographe</li> <li>- person. d'approvisionnement</li> </ul>
↔	



## **Binnenhuisinrichtingen en -Projekten DECO-SOL p.v.b.a.**

Gordijnen  
Overgordijnen  
Vasttapijt  
Suwide  
enz.

**Groenstraat 218  
1800 VILVOORDE**

**Tel: 02/251.55.58**



# COLUMBUS EN FILATELIE

## Utopie en werkelijkheid na Columbus

### Het testament van de koningin

**N**a de terugroeping van Diego Colón naar Spanje ging de strenge franciscaanse kardinaal Cisneros zich met de Indië bemoeien



De laatste wil van de Reina Misionera

Hij was een groot bewonderaar van wijlen koningin Isabel van Castilië, die in haar testament de uitdrukkelijke wil had uitgesproken dat de Indianen, haar onderdanen, van bovenaf beschermd moesten worden. Slavernij, waarover Cisneros klachten had gehoord, zou volkomen in strijd geweest zijn met het christendom en met de laatste wil van de Reina Misionera. Hij stuurde de gebroeders Jerónimos in 1515 naar La Española om orde op zaken te stellen en kwam prompt in botsing met de kolonisten. Ze verboden niet alleen de slopende goudvelerij maar ook elke andere onredelijke belasting van de Indianen. De pokkenepidemie, en de constante oorlogen geven een verklaring voor de vlugge bevolkingsafname.

Voor niets gaat alleen de zon op. Het eiland moet geld opleveren. Als men het christendom wilde uitdragen moest er volk overblijven om het aan

uit te dragen, daarom werd een compromis bereikt: Voor de mijnbouw werden mensen uit Afrika geïmporteerd die fysiek sterker waren dan de Indianen en daardoor geschikt leken voor het zware werk. Een belangrijk argument is dat de inboorlingen vaak gemaakte afspraken met de Spanjaarden niet nakwamen, opstanden ontketenden en vele onschuldige kolonisten doodden. Straffen daarvoor vond men terecht, en één van die straffen kon dwangarbeid zijn. Weer werkvolk dus.

Tussen 1508 en 1510 bereikten drie Spaanse expedities het gebied bij de Golf van Urabá: zeven schepen onder leiding van Nicuesa en Hojeda, een zeventigtal soldaten onder leiding van Francisco Pizarro, en een groep onder leiding van de Licentiaat Enciso. Alle drie de expedities hadden hachelijke avonturen op zee achter de rug en kregen op het vaste land met massa's wilde Indianen te maken, onder wie de gevaarlijke Cariben. De Spanjaarden leden hier zware verliezen, maar rond 1510 verzezen de eerste nederzettingen op het vaste land: Cartagena de las Indias en Santa María de la Antigua del Darién.



Ponce de León

Ponce de León zette op Pasen van het jaar 1512 voet op een ander gebied dat hij "Florida" doopte en daar zouden zich, volgens een legende, de bronnen van de eeuwige jeugd bevinden.

Tot gouverneur van La Florida benoemd, keerde Ponce in 1515 met drie schepen naar zijn ontdekking terug, maar in plaats van de eeuwige jeugd vond hij de dood door Indiaanse pijlen; op Cuba zou hij zijn laatste adem uitblazen.

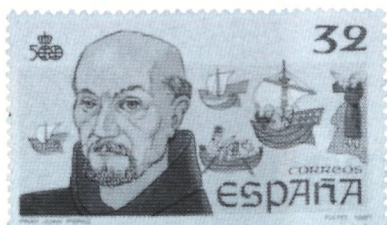
### Cuba springplank voor Mexico

**C**uba, de springplank voor Mexico, was door Columbus ontdekt en in fasen veroverd door Ovando, Diego Colón en Diego Velázquez de Cuellar. De Spanjaarden doodden hier vele duizenden indios uit pure gouddorst, aldus Las Casas.

Het zijn de Spaanse missionarissen die de Indianen leren schrijven in hun moedertaal. En dat gebeurt in de loop van de zestiende eeuw, nadat die missionarissen zich de talen van de Nieuwe Wereld hebben eigen gemaakt en Indiaanse leerlingen hebben opgeleid in het Spaans en het latijn. Het ging de missionarissen er in de eerste plaats om het geloof uit te dragen en dat had gevolgen voor de wijze waarop die inheemse literaturen verwoord werden, voor wat geselecteerd en wat weggelaten werd.

In de zestiende eeuw waren het vooral de franciscanen, gevolgd door de dominicanen en de augustijnen, die zich met het missiewerk onder de India-





Missionarissen doen missiewerk

nen bezighielden. Later in de eeuw kwamen daar de jezuïeten bij. Aan die orden is het te danken dat er na de komst van de eerste Spanjaarden al tamelijk snel scholen opbloeiden van talentvolle Indianen en mestiezen die in staat waren hun eigen verleden, met christelijke ogen, te bekijken en te beschrijven.

In 1517 werd voor het eerst de kust van Mexico betreden.

In 1520 stuurde Karel V een nieuwe gouverneur naar Darién. Francisco Pizarro wachtte in Castilla de Oro de tijd af om naar het zuiden te trekken, om met schepen de kust van de Stille Zuidzee te volgen. Af en toe werden er kleine tochten naar het binnenland gemaakt om goud te zoeken, maar toen Gonzalo Jiménez de Quesada in 1539 doordrong in Bogotá en de provincie van Nueva Granada stichtte, zat Francisco Pizarro, die met schepen naar het zuiden was getrokken, al in Peru. In nueva Granada vonden de Spanjaarden smaragd.

Venezuela ontleende haar naam aan de gelijkenis met Venetië, want in het meer van Maracaibo waren de huizen op een rotsplateau in het water gebouwd.

## Zilver

Juan Diaz de Solís vond in 1512 de monding van een brede rivier, die zilver bleek te bevatten; hij noemde die monding de Río de la Plata, die hij een paar jaar later van koning Fernando in bezit mocht nemen. Maar de plaatselijke Indianen, de Pampa's, aten bijna al de Spanjaarden op. In 1526 werd een tweede poging ondernomen om het Platagebied te veroveren, maar opnieuw maakten de Indianen dit onmogelijk. Pas in 1535 gelukte het Pedro de Mendoza, die uitgevaren was met twaalf schepen

en tweeduizend man, om vaste voet te krijgen in Río de la Plata, waar hij Santa María del Buen Aire stichtte. Volgens de lijn die de paus door de Atlantische Oceaan had getrokken mochten de Portugezen niet in het westen komen, maar nu ze Brazilië hadden ontdekt, en de lijn was bijgesteld en opgeschoven, was de vraag hoever mocht wie komen?



Hoever mocht wie komen?

De ironische oplossing kwam in 1519, toen een Portugees uit naam van de Spaanse Kroon de westelijke doortocht vond. Via de Canarische en Kaapverdische eilanden zakt Magallanes langs de Braziliaanse kust af naar het zuiden van het continent, tot voorbij de plaats waar vóór hem alleen Amerigo Vespucci zou zijn gegaan. Tenslotte bereikt Magallanes de naar hem genoemde doortocht of straat. Nu zouden ze wel gauw bij de specerijeneilanden zijn, dachten ze. De tocht die nog moest komen bleek langer te zijn dan die van Columbus in 1492. Meer dan 40 dagen zagen de Spanjaarden geen land, het voedsel en het water raakten op. Eind 1521 betreden de Spanjaarden het Molukse eiland Tindore, waar een mohammedaanse koning zetelt die veel vrouwen en nog meer kinderen heeft. Na vijf maanden op de eilanden te hebben vertoefd en grote hoeveelheden specerijen te hebben verzameld, keren ze terug via de oost-route van de Portugezen. Wegens ziekten aan boord werden ze gedwongen voor anker te gaan op de Kaapverdische eilanden, waar ze gevangen genomen werden door de Portugezen. Spanje en Portugal vlogen mekaar in de haren over de specerijenarchipel.

## Hernán Cortés en de verovering van Mexico.

In Mexico leek alles op een wonderbaarlijke wijze voorbeschikt. Nergens werd, van beide kanten, zo'n groot geloof gehecht aan voortekens die naar de ontmoeting van de twee volken vooruitwezen. Hier stonden meer dan waar ook twee gelijkwaardige volken tegenover elkaar.

In 1504 ging hij in Palos scheep naar de Nieuwe Wereld om Diego Velázquez te assisteren bij de verovering van Cuba. Tussen de twee ontstond wrijving, en dat leidde ertoe dat Cortés in februari 1519 met een vloot van 500 Spanjaarden wegvoer naar het reeds ontdekte Yucatán.



Twee gelijkwaardige volken tegenover elkaar

Op het eiland Santa Cruz hoort Cortés van de Indios dat twee Spanjaarden de expeditie van 1517 overleefd hebben. Een van hen Jerónimo de Aguilar wordt met kralen van zijn Indiaanse eigenaren losgekocht, en zal Cortés als tolk dienen. Na de afgodsbeelden op het eiland te hebben afgebroken en vervangen door een beeld van de Maagd Maria varen de Spanjaarden langs de noordkust van Yucatán en daarna in zuidwestelijke richting naar Tabasco, waar ze eind maart 1519 aan land gaan.

Sint Hippolytus werd op 13 augustus 1521 gepromoveerd tot patroon van Nieuw Spanje. Leidde dit tot een trauma, het bracht ook de verzachting, de blijheid en het vooruitzicht op de hemel voor de grote Indiaanse massa. De bloedpiramiden werden afgebroken en kathedraal en kerken



verrezen. De Spaanse mannen namen Indiaansen tot vrouw nadat deze waren gedoopt; hun kinderen kregen Spaanse namen. Maar ook de Indiaanse mannen en vrouwen die zich massaal lieten dopen, ontvingen Spaanse namen en werden onderdanen van de Spaanse Kroon en volwaardige leden van de Kerk van Rome. Het christendom vond zo moeiteloos ingang en de nieuwe bekeerlingen getuigden van zo'n grote vroomheid dat de monniken geen andere verklaring overbleef dan dit alles toe te schrijven aan de Goddelijke Voorzienigheid.

Zeer populair was ook de figuur van Franciscus van Assisi, die voor vogels en wilde dieren preekte en die duivels terugjoeg naar de Hel.

De geest van Thomas van Aquino, het Concilie van Trente, de Contra-reformatie zou de Indiaans-christelijke literatuur beïnvloeden.

## Een vrouwelijke tolk

**F**ray Bartolomé de Olmede doopte honderden Indios waaronder een aantal vrouwen die Cortés van de plaatselijke cacique cadeau krijgt. Een van die vrouwen krijgt de doopnaam "Marina". Zij was van adel, afkomstig uit het westelijke Michoacán en als slavin verkocht. Haar vader was door Tenochtitlan vernederd en ze zag kans haar gekrenkte eer te wreken. Ze was zeer intelligent, leerde snel Spaans en stond de veroveraars ter zijde als tolk. Bij doña Marina zou Cortés later een zoon krijgen, Martín.

Moctezuma laat Cortés kostbare geschenken sturen, ter waarde van twintigduizend gouden dukaten.

In Tabasco komt hij erachter dat er ook Indios zijn die vijandig staan tegenover Tenochtitlan en weet dit handig te gebruiken.

Een groter gevaar dreigt evenwel binnen de eigen gelederen. Vele avonturiers zijn geschrokken van de Indiaanse overmacht. Men is van alle kanten door potentiële vijanden omringd. Was het niet verstandiger om terug naar Cuba te varen en daar meer manschappen te halen? Van dat laat-

ste kon voor Cortés geen sprake zijn, want hij wist wat hem daar te wachten stond. Maar hoe zijn soldaten vast te houden? Hij nam een drastische beslissing door 'alle schepen achter zich te verbranden. Niemand kon meer terug naar Cuba. Cortés had dus bondgenoten nodig.

Eerst stichtte hij Veracruz om dekking in de rug te hebben.

Ondertussen weet Cortés dat zijn rivaal op Cuba intrigeert en weet dat maar één ding hem kan redden: succes hebben, meer dan overleven, goud in de wacht slepen. Mislukking en verlies van mensenlevens kan hij zich niet veroorloven. Discipline is een bittere noodzaak; iedere ongehoorzaamheid wordt met de dood bestraft. Aan de oostkust, ten noorden van Veracruz, woonden de Totonaken, en daar wordt Cortés met open armen ontvangen. Het blijkt dat zij van Tenochtitlan af willen.



Cortés alias Malinche

Cortés zijn eervolle bijnaam luidt "Malinche" een woordspeling op de Indiaanse naam van zijn tolk doña Marina, Malintzin, die nooit van zijn zijde week.

Het groeiende prestige van Malinche brengt Moctezuma in diepe vertwijfeling. Ook hij weet door voorspellingen dat er nieuwe mensen moesten komen die een einde zouden maken aan de vijfde zon of het vijfde tijdperk. Hoe moest hij zich tegenover die mensen opstellen? Als het goden waren was ieder verzet zinloos. Maar het waren geen goden. Ze waren sterfelijk, maar toch!

De stad die de christenen op 8 november 1519 binnengingen was de

grootste die ze ooit gezien hadden en wat er op die dag gebeurde was onmiskenbaar het tweede hoogtepunt sinds Columbus in oktober 1492 het strand van Guanahaní betrad.

Na de inname van Cholula had Moctezuma begrepen dat verdere weerstand zinloos was. Dit hadden de goden gewild, en daarom trok de Azteekse koning de Spaanse veroveraar tegemoet die met vierhonderd baardmannen en zesduizend Indiaanse vazallen over een van de brede dammen de stad binnenkwam.

Onder de adel was niet iedereen het met de overgave van de stad aan Malinche eens en ontevreden zouden van het volk gebruik kunnen maken om een opstand te ontketenen. Cortés doorzag de situatie. Hij liet de vorst in zijn eigen paleis gevangen zetten om hem te beschermen tegen diegenen die hem de capitulatie kwalijk namen. In zijn gevangenschap was Moctezuma van alle gemakken voorzien. Hij ging met de Spanjaarden mee op jacht. Cortés vroeg aan zijn gegijzelde gastheer waar al het goud en zilver vandaan kwam. Want tegen laster zijn zilver en goud in Spanje een effectief medicijn.

Wie dat ook beseftte was Diego Velázquez. Pánfilo de Narváez werd met een vloot naar Veracruz gestuurd om de ongehoorzame Cortés te arresteren. Die onderneming zou op een ramp uitlopen en de aanwezigheid van Spanje in Tenochtitlan in zeer groot gevaar brengen. En dat zou Velázquez later nooit meer worden vergeven.

De veroveraar besloot dat hij de stad het best kon verlaten om zijn vijand tegemoet te trekken. Pedro Alvarado, zijn rechterhand liet hij in Tenochtitlan achter. Cortés won, en stuurde een veroverd schip met goud naar Spanje, maar dat werd gekaapt door de Fransen.

## La noche triste

**O**ndertussen was Tenochtitlan in opstand gekomen tegen Alvarado: Een handjevol Spanjaarden was vertrokken om tegen een groot leger te vechten, hetgeen naar alle waar-



schijnlijkheid op een nederlaag zou uitlopen. Moctezuma zit in zijn paleis gevangen. Onder het volk gist het en ambitieuze edelen hoeven daarvan slechts gebruik te maken. Cortés snelt na zijn overwinning terug en is zeer boos: Alle afgodsbeelden worden onmiddellijk afgebroken. Moctezuma moet zijn volk toespreken, maar wordt getroffen door sten en pijlen van zijn eigen volk en sterft.

Cuauhtémoc wordt zijn opvolger. De Spanjaarden moeten vluchten op 10 juli 1520, een gebeurtenis die de geschiedenis zal ingaan als de "Noche triste". Cortés en zijn overlevenden vluchten naar de stad Tlaxcala waar hij met open armen wordt ontvangen. Ze brengen een groot leger op de been en keren terug naar de hoofdstad. Een langdurig beleg volgt. Nadat Cortés de watertoevoer vanuit Chapultepec heeft afgesneden moet de stad zich noodgedwongen overgeven. Op 13 augustus 1521 treden de Spanjaarden voor de tweede maal Tenochtitlan binnen en dit keer voor goed. De ravage in de stad is groot: de bloedpiramide ligt bezaaid met de afgehouden hoofden van de Spanjaarden en de Tlaxcalteken.

Fray Toribio de Benavente was een van de twaalf monniken die in 1524

de Vlaming Pieter van Gent (Pedro de Gante), die tien jaar lang Indiaanse kinderen onderwees in de Spaanse taal, het Latijn en de christelijke leer. Voor Toribio waren de Indianen het "ware goud" en diep betreurdde hij de hebzucht van vele van zijn landgenoten. De Spaanse missionarissen zagen in de Indiaanse godsdienst en alles wat daarbij hoorde het werk van de Duivel, maar in het wonderlijke gemak waarmee het christendom vanaf 1524 ingang vond zagen ze het werk van God.

In 1524 arriveren de Spanjaarden onder leiding van Pedro de Alvarado, kapitein van Hernán Cortés. De hoofdstad van de Quiché's, Gumarcaah- Uatlán, wordt volledig vernield. De koningen worden verbrand en het volk krijgt een zware schatplicht opgelegd. De gezichten van de Spanjaarden waren "vreemd en boezemden angst in". Alvarado wil goud en vrouwen en dreigt met brand en ophanging als hij zijn zin niet krijgt, een handelwijze die in felle bewoordingen aan de kaak is gesteld door Bartolomé de las Casas.

In 1531 krijgen de Indios de plicht om "goud te wassen" en in datzelfde jaar worden de eigen "koningen" vervangen door een Spaanse stroman van Alvarado, die in 1534 tijdelijk naar Spanje terugkeert. In 1538 komt Alvarado, die zich in Spanje tegen aantijgingen van wreed gedrag had moeten verdedigen terug. In 1541, evenwel, verongelukte de wreedaard tijdens de onderdrukking van een Indianenopstand driehonderd mijl ten noorden van Guatemala.

Pas in 1542 begint men serieus met de kerstening, waarbij dominicanen en franciscanen, in plaats van samen te werken, bijna op voet van oorlog met elkaar staan. De dominicanen wonnen voorlopig, want in 1544 ruimden de franciscanen het veld.

De Isthmus van Panama sloot het noorden hermetisch van het zuiden af en eerst door de komst van de Spanjaarden ontdekten de Inca's hoe groot de wereld in werkelijkheid was. Maar in tweede decennium van de zestiende eeuw kwam aan dat isolement een eind. Na de ontdekking van

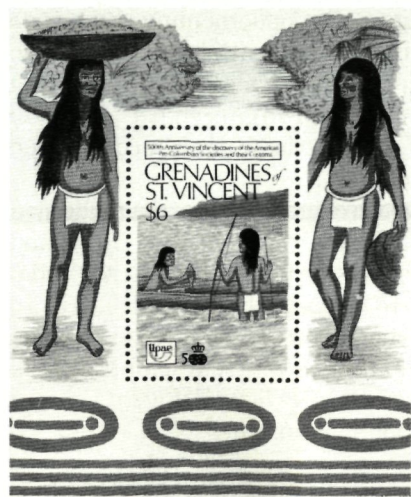
de Stille Oceaan in 1513 zetten de eerste Spanjaarden voet aan wal op de westelijke kust van het continent. Aan de Indios die men er aantrof vroeg men hoe het gebied heette; het antwoord luidde "Pelú" of "Berú", mogelijk de naam van een plaatselijke rivier of een stamhoofd. "Perú" werd daardoor de naam die de Spanjaarden aan het hele, door hen te veroveren continent gaven. De kern daarvan was het imperium van de Inca's, dat tussen 1515 en 1530 veroverd werd.

Over wat zich allemaal in de beginperiode van de verovering heeft afgespeeld is veel geschreven en over een en ander lopen de meningen sterk uiteen, hetzij door politieke belangen, hetzij door visies van religieuze, ethische en zelfs utopische aard. Maar als we in de tijd terugkijken dan moet men vaststellen dat de mening "dat de Spanjaarden alleen maar schenners en dieven zijn geweest en daarom te veroordelen" "dat men die ongerepte Indios niet met christelijk-westerse waarden had mogen beïnvloeden" een plaats- en tijdgebonden mening is.

In 1530 vond de stichting plaats van de Ciudad de los reyes (Lima) en in 1534 herstichtten de Spanjaarden Cuzco. Er verrees een kathedraal op de plaats waar voordien de zon werd aanbeden. Het tempelcomplex, de Qorikancha, werd van zijn goud en zilver ontdaan. Vanzelfsprekend namen de Spanjaarden al die kostbaarheden onmiddellijk in beslag. Heb-zucht, zeker, maar van de andere kant was er veel geld nodig om de kolonisatie te bekostigen.

## De marginale volkeren van Zuid-Amerika

Met "marginaal" wordt bedoeld die volkeren in Zuid-Amerika die buiten de invloedsfeer van de Inca's waren gebleven. Deze gebieden heten tegenwoordig Colombia, Venezuela, Brazilië, Paraguay, Uruguay, Argentinië en Chili. De Indianen daar leidden een zwervend bestaan en werden pas met de komst van Spanjaard-



De indianen zijn "het ware goud"

naar Mexico kwamen om de prediking van het Geloof onder de Indianen serieus ter hand te nemen. Onder die eerste twaalf bevond zich ook





De indianen worden bij de "beschaving" ingelijfd

den en de Portugezen in de zestiende eeuw bij de "beschaving" ingelijfd. Hun talen, met uitzondering van het Guarani in Paragua, verdwenen. Men achtte het beter die Indianen meteen "christelijk" te leren spreken. De Guarani's begroeven hun doden in grote aarden potten, die na de komst van de Spanjaarden en Portugezen door de meer praktische "kist" werden vervangen.

Toen rond 1530-1540 de Spanjaarden in dit gebied doordrongen, sloten de meeste Guarani's zich bij de baardmannen aan. Maar er bleven stammen die niets met de indringers te maken wilden hebben. Zoals de Guaycurú's die tot diep in de achttiende eeuw oorlog bleven voeren tegen de kolonisten.

Na de stichting van Asunción, door de franciscanen, begon fray Luis Bolaños het christendom te preken met behulp van een in het Guarani geschreven catechismus. Misschien bleef daarom deze taal voortbestaan. Eind zestiende eeuw kwamen de jezuïeten, die zich vooral vestigden in het reeds gestichte Ciudad Real del Guairá en in Villarica. Zij bemoeiden zich echter teveel met staatsaangelegenheden en Koning Karel III liet ze daarom in 1767 uit Spanje en alle overzeese gebiedsdelen verbannen.

Vanuit Darién trekken de Spaanse veroveraars door wat tegenwoordig Panama heet op naar het noorden, tot in Nicaragua.

Wat ten noorden van Nicaragua ligt zal later vanuit Mexico worden ingenomen.

Na de vestiging waaiëren de Spanjaarden in alle windrichtingen uit om het grote land te leren kennen en te veroveren. De kolonisten stromen nu vanuit Spanje onafgebroken toe. Ie-

dereen wil in de kortste keren rijk worden.

Cortés laat verslag uitbrengen bij de koning: Tenochtitlan is heroverd, Moctezuma is dood, de Stille Oceaan is bereikt en de gouverneur Velázquez van Cuba heeft een vergeefse poging gedaan om hem te vermoorden.

Het toenemende verkeer van schepen tussen het moederland en Nieuw-Spanje trekt Franse zeeschuimers aan.

Terwijl Pedrarias de Avila vanuit Darién tot in Nicaragua is doorgedrongen, komen vanuit het noorden de eerste Spanjaarden aan in Honduras en Guatemala.

Cortés organiseert een expeditie naar het "wilde noorden" terwijl Antonio de Mendoza als nieuwe onderkoning in Nieuw Spanje achterblijft.

Maar het noorden blijkt oneindig en alles wat de Spanjaarden er vonden waren armoedige zwerfindianen. De franciscanen ontdekten eens te meer dat het Kruis zonder het Zwaard moeilijk was uit te dragen.

## De verovering van Peru

Eind 1524 forceren Francisco Pizarro en Diego de Almagro een tweede expeditie die drie jaar zal duren. De Spanjaarden bereiken de westkust van het tegenwoordige Ecuador, ofwel de evenaar. Ook hier worden ze opgewacht door krijgsmachtige Indios, maar geen wilde. Hier zien ze - voor het eerst op het zuid-

lijke continent - steden met pleinen en straten. Hier is orde. Beschaving. Wie met een klein aantal mensen een groot rijk binnenkomt moet onderlinge tegenstellingen uitspelen. Maar hij moet ook bondgenoten zoeken. En Pizarro koos voor Atahuallpa, die hem niet nodig had, terwijl hij Huascar die Spaanse hulp misschien wel op prijs had gesteld links liet liggen.

Op 15 november 1532 houdt Pizarro wapenschouw op het grote lege plein van Cajamarca. Atahuallpa heeft een hinderlaag georganiseerd, maar de Spanjaarden zijn alert en vele honderden Indios worden gedood. Geen enkele Spanjaard is gesneuveld en de buit is groter dan wat Cortés in Mexico ten deel viel.

Er komen schepen en manschappen uit Nicaragua en Panama om hem te helpen. Er wordt veel goud gevonden in de tempels. Nog nooit was een groep veroveraars in zo'n korte tijd zo rijk geworden.

Veel veroveraars vertrokken in 1533 met hun goud naar San Miguel om zich in te schepen naar Panama en vanuit nombre de Dios terug te varen naar Spanje.



### Noordamerikaanse indianen

Het is 1540.

Ten noorden van het Incarijk sticht Jiménez de Quesada de provincie Neuva Granada met als centrum Santa Fé de Bogotá, in oostelijke richting beginnen Francisco de Orellana en Gonzalo Pizarro het Amazonegebied te verkennen.

Op 24 juni 1541 wordt Francisco Pizarro bij het verlaten van de kerk op het plein van Lima neergestoken. Gonzalo Pizarro verzet zich openlijk tegen de wetten van de keizer en de door de keizer benoemde onderkoning



Francisco Pizarro bereikt de evenaar



Blasco Núñez Vela. Hij roept zichzelf uit tot kapitein-generaal van Peru, met de zilverbijlen van potosi in zijn handen. De onderkoning vlucht. De Indios worden slaven.

Keizer Karel wil Pizarro door Pedro Lagasca uit de weg laten ruimen en zend hem naar Lima.

In Panama kan Lagasca de vloot van Pizarro kopen en de bevolking van Lima loopt over naar het wettige gezag. De soldaten mogen het kamp van Pizarro plunderen en velen worden die dag duizenden gouden pesos rijker. Pizarro wordt opgehangen.

Nu de nieuwe, door Las Casas geïnspireerde wetten zijn doorgevoerd en de Indios officieel geen slavendienst mogen verrichten, moet er naar nieuwe mankracht voor de mijnen worden gezocht. Mettertijd zullen de Afrikanen de slavenarbeid overnemen. Het probleem is niet opgelost, alleen verlegd.



Oppermeester (b.d.) A. Jacobs

## UW REISKANTOOR! **DELSUN TRAVEL**

AL UW REIZEN AAN BUDGETGERICHTE PRIJZEN.  
VERDELER VAN ALLE GROTE TOUROPERATORS.

EIGEN GEORGANSEERDE NEDERLANDSTALIGE GROEPSREIZEN.  
REEDS MEER DAN 25 JAAR ERVARING!

Alle inlichtingen op ons kantoor:

**CHRISTINASTRAAT 44 - 8400 OOSTENDE**  
**Tel: 059/51.42.42 - Fax: 059/70.04.62**

## **VALCKE** INDUSTRIES

VICTORIALAAN 3,B- 8400 OOSTENDE

TEL. 059/ 32.18.14 - FAX. 059/ 32.11.35

N.V.

METAALCONSTRUCTIES  
LASWERK EN MACHINEWERK  
SCHEEPSHERSTELLINGEN  
HYDRAULIEK

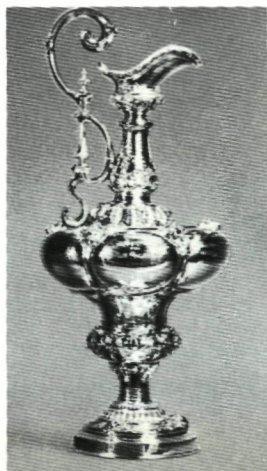
DIESELMOTOREN  
STROOMAGGREGATEN  
POMPGROEPEN  
LASERUITLIJNINGEN

BRANDBLUSINSTALLATIES  
THERMISCHE ISOLATIE  
AKOESTISCHE ISOLATIE  
24 UREN SERVICE



# LE MYTHE DE L'AMERICA

Pour la troisième fois consécutive en huit ans, l'America's Cup Circus est venu monter sa tente à San Diego. De toutes les grandes régates internationales, l'America's Cup reste la plus prestigieuse. C'est aussi celle qui met en jeu les moyens techniques les plus élaborés et exige, par conséquent, les moyens financiers les plus considérables. C'est la régate de tous les superlatifs. Elle a comme toile de fond cent-quarante-quatre ans d'histoire riches en personnages hors du commun, en bateaux magnifiques et en exploits sportifs étonnants. Chacun connaît son nom, même ceux qui ignorent tout de la navigation.



La coupe "America"

Mais l'America's Cup n'est pas qu'une simple régate. C'est un duel où beaucoup de coups sont permis, une lutte faite de ruses subtiles tirées de la science des coups de tabac et des vagues; ce qui se rapproche le plus de la guerre de course qui fit battre les coeurs de tant de marins pendant des siècles.

La Coupe est une compétition entre yacht-clubs. Elle se déroule en neuf manches sur un parcours d'une ving-

taine de milles et prend la forme d'un défi lancé au pays tenant du titre. Deux voiliers seulement entrent en course: le "defender" et le "challenger". S'ils sont plusieurs à être inscrits dans chaque camp, ils s'affrontent d'abord entre eux au cours d'une série d'épreuves éliminatoires. La finale comportant neuf régates se dispute entre le vainqueur des "challengers" et celui des "defenders".

Le vainqueur final obtient la propriété temporaire de la Coupe avec l'obligation de la remettre en jeu sur le plan d'eau de son choix. Les yankees en ont été détenteurs pratiquement sans interruption, hormis un court intervalle australien entre 1983 et 1987.

Cette formule de duel - un vainqueur, un vaincu - à la manière des tournois médiévaux diffère un peu de ce que fut la première épreuve disputée en 1851, qui se courut en une seule régate entre plusieurs concurrents.

## En présence de la reine

Cette année là, à l'occasion de l'exposition universelle de Londres, le schooner (une goélette) "America" vint défier dans les eaux du Solent, autour de l'île de Wight, la fine fleur de l'aristocratie britannique du Royal Yacht Squadron. On ne lui donnait aucune chance.

Sauf John Cox Stevens, un milliardaire ayant fait fortune dans la construction des chemins de fer, commodore du Yacht Club de New-York, venu des Amériques à bord de ce schooner de trente mètres de long et son constructeur, William Brown, qui

y croyait tellement qu'il avait accepté de reprendre le bateau sans paiement, au cas où il ne triompherait pas de ses concurrents anglais.

Stevens et Brown avaient de bonnes raisons d'être confiants. Les schooners du type "America" étaient depuis longtemps les navires préférés des entreprises offrant les services d'un pilote aux bateaux entrant dans les ports américains. Comme dans ce métier le premier arrivé emportait l'affaire, il s'agissait d'être le plus rapide.

A 9 heures 55, ce 22 Août, le départ est donné à l'ancre par un coup de canon. Avant que la fumée soit dissipée, les concurrents se sont élancés. Sauf l'"America" qui a tardé à relever son ancre et hésité sur la toile à déployer.

Quinze minutes plus tard pourtant - la course durera dix heures trente -, on le retrouve à la quatrième position derrière l'"Aurora", l'"Arrow" et le "Volante". Au virage marqué par la bouée "Nab", au large du promontoire du même nom, les trois Anglais naviguant côte à côte forment écran et obligent l'"America" à ralentir. Mais dans la ligne droite qui suit, celui-ci rattrape ses concurrents. Ils n'arriveront plus à l'inquiéter.

Au moment où pointa à l'horizon la première voile, la reine Victoria qui suivait la régate à bord de son yacht personnel s'informa:

-Les voilà?

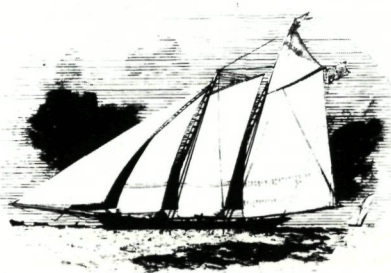
-Oui, Majesté, répondit l'un des officiers. Ne vous en déplaît, l'"America" est le premier.

-Et le second?

-Hélas Majesté, il n'y a pas de second.



Réelle ou légendaire, la réplique fait partie de l'histoire de l'America's Cup. Elle donne tout son sens à l'épreuve. On gagne ou on meurt. L'"America" termina la course avec 8 milles d'avance sur l'"Aurora". La troisième classé, le "Bacchante" arrivera une heure plus tard.



**Le Schooner America, premier gagnant**

Le commodore Stevens s'en retourna chez lui content mais déçu. Content d'avoir démontré aux Anglais la supériorité des schooners et des marins américains. Déçu, parce qu'il avait espéré que les organisateurs le défrayeraient de ses frais; ce qu'ils ne firent pas - ce n'était d'ailleurs pas prévu -, l'obligeant de régler de sa poche la facture du constructeur William Brown. Il ne ramena que le prix attribué au vainqueur: une aiguière en argent de style rococo d'une valeur de 100 guinées. Elle fut déposée au New-York Yacht Club.

## Un challenge perpétuel

En 1857, les Américains firent savoir à toutes les nations que le trophée remporté par eux serait désormais mis en compétition entre tous les yachts de quelque nationalité qu'ils fussent. L'une des conditions de l'épreuve était que le porteur du défi rallie New-York par ses propres moyens. La course ne pouvait donc mettre aux prises que des yachts de grande dimensions. Tout défi devait être lancé avec préavis de six mois.

Tous les sports ont ou ont eu, à un moment de leur histoire une course mythique: l'Everest pour l'alpinisme,

les Vingt-quatre heures du Mans pour l'automobile, la Coupe Davis pour le tennis, le Tour de France pour le cyclisme. L'originalité de l'America's Cup tient à la pérennité du mythe, qui est sorti chaque fois renforcé des épreuves, comme insensible au temps qui passe.

Dès l'origine, la coupe a agi comme une sorte de Graal qu'il fallait impérativement conquérir. Dès le départ, des hommes y ont englouti des fortunes: Sir Thomas Lipton, empereur du thé, qui refusait d'accepter que l'Angleterre, nation maritime par excellence, puisse être défaite par un "pays de cow-boys"; le baron Marcel Bich, roi du stylo à bille et du briquet jetable, qui lança trois défis, allant jusqu'à prendre lui-même la barre, avant de renoncer; Ted Turner, magnat de l'audiovisuel (CNN), Giovanni Agnelli, patron de Fiat, associé au prince Karim Aga Khan, Raul Gardini, ex-président du groupe agro-alimentaire Ferruzzi et de la Montedison...

L'America's Cup a toujours été une course de riches. Mais cela n'a jamais empêché des nations entières de communier dans l'épreuve. Les moyens audiovisuels actuels n'ont fait qu'en renforcer l'impact: troisième succès médiatique derrière les jeux olympiques et la Coupe du Monde de football.

Sport de riches? John Cox Stevens avait dépensé, en 1850, 20.000 dollars pour acquérir la goélette "America". Il la revendit huit jours après la course pour 25.000 dollars. Il faudrait investir aujourd'hui entre 70 et 100 millions de francs pour construire un voilier identique.

"Ranger", voilier américain vainqueur en 1937, nécessiterait un investissement d'au moins 210 millions de francs actuels. C'est à la fois beaucoup et très peu par rapport aux budgets consacrés à la course ces dernières années. En 1992, l'Américain William Koch avait puisé 25 millions de dollars dans sa cassette personnelle pour faire construire trois voiliers. Cette année, les budgets se

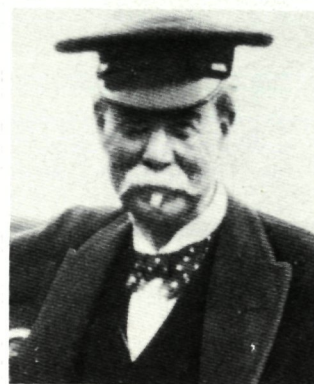
sont situés entre 540 millions de francs (R. Coutts, Nouvelle Zélande) et 1.080 millions (M. Pajot, France).

Cette inflation des budgets est directement liée à l'introduction des nouvelles technologies - électronique et matériaux composites - dans le domaine de la voile. Une tradition dans l'America's Cup qui, dès l'origine, a été placée sous le signe des nouvelles technologies.

De 1870, année où les étrangers, les Britanniques en l'occurrence, relevèrent le gant pour la première fois, à ce jour il n'y eut que vingt-neuf courses, toutes, à l'exception d'une, remportées par des Américains face à dix-sept défis britanniques, deux canadiens, sept australiens, deux néo-zélandais et un italien, diverses autres nations (France, Espagne, Japon) n'ayant pu franchir la barre des éliminations.

## Sir Thomas Lipton jette des millions dans le défi

En 1899, la coupe de l'America va connaître son premier âge d'or avec l'entrée en lice de Sir Thomas Lipton.



**Thomas J. Lipton**  
5 fois partant, 5 fois perdant

Thomas Lipton était fils d'une pauvre famille irlandaise émigrée en Ecosse à cause de la "famine de la pomme de terre" en 1840. A l'âge de dix ans, il avait quitté l'école pour aider sa famille. Puis, il était parti pour les Etats-Unis, où il fut ouvrier agricole, commis voyageur, aide compta-



ble et enfin, à New-York garçon d'épicerie. En 1860, il revint triomphalement à Glasgow avec 500 dollars en poche. A 21 ans, il ouvrit sa première épicerie. A 30 ans, il en possédait plus de vingt. Il se lança dans l'importation de thé.

Il comprit que si les Américains n'étaient pas encore des buveurs de thé, ils pouvaient fort bien le devenir. Et, quelle meilleure publicité pouvait-on imaginer que le bruit fait autour de la Coupe de l'America qui ferait connaître le nom de Lipton dans tous les foyers du Nouveau Monde? En 1898, il annonça à ses amis: "Je vais essayer de décrocher le cocotier!". En Angleterre, les milieux aristocratiques du yachting mondain ne crurent pas en cet importateur de thé, épicier en gros, propriétaire - "shocking!" - d'un yacht à vapeur.

Mais les qualités humaines de Lipton allaient vite lui rallier les sympathies des vrais yachtsmen et, en particulier, celles du Prince de Galles, le futur Edouard VII. Lipton fit construire "Shamrock", une superbe bête de course longue de 89 pieds et d'un tirant d'eau de plus de 20 pieds; il n'en fallait pas moins pour équilibrer l'énorme surface de voile envergure sur un mât de 140 pieds au dessus du pont. Il se révéla si délicat à barrer que, modifiant la règle en cours, le New-York Yacht Club accepta que le "challenger" fut remorqué à travers l'Atlantique plutôt que de l'obliger à traverser sous voile. En 1899, "Shamrock" affronta "Columbia" barré par un redoutable skipper au nom prédestiné de Charlie Barr. En dépit de toutes ses qualités, il se fit battre aux trois épreuves.

"Messieurs, je reviendrai", avait dit Lipton aux organisateurs de la Coupe, lors du banquet d'adieu cloturant la compétition. Il tint parole. De retour en Grande-Bretagne, il fit construire un bateau mieux adapté, "Shamrock II", et renouvela le défi pour 1901. Cette fois, "l'épicerie en gros" avait toute l'Angleterre derrière lui et le Prince de Galles participa lui-même aux entraînements.

"Shamrock II" eut à affronter, comme son prédécesseur, "Columbia" barré par l'imbattable Charlie Barr. Celui-ci l'emporta à nouveau, mais d'extrême justesse cette fois, à quarante-trois secondes près sur trois parcours de trente milles. "La prochaine fois sera la bonne!" déclara Lipton.

Quand il revint pour un troisième défi en 1903, partout aux Etats-Unis, on l'appelait déjà "Sir Tea", les Américains ne parlaient plus de l'America's Cup mais de la Lipton Cup. Il était au sommet de la gloire. A coup de millions, il avait fait construire un troisième voilier, "Shamrock III", portant 1.300 mètres carrés de voiles pour quarante et un mètre de long.

L'adversaire à battre était "Reliance", un voilier encore plus monstrueux: 1500 mètres carrés de voile, six mètres de tirant d'eau, un déplacement de 140 tonnes, dont 95 tonnes de lest. Celui-ci battit "Shamrock III" trois fois de suite, le semant même dans le brouillard lors de la dernière course. Une fois encore, l'étonnant Charlie Barr - qui détiendra pendant un siècle et demi le record du monde de vitesse pour la traversée de l'Atlantique à la voile - remportait sa troisième Coupe de l'America.

Lipton était toujours tenté par le trophée, mais il s'écoula quelques années avant qu'il lance un nouveau défi au tenant du titre, le temps qu'il fallut au New-York Yacht Club et au comité de la Coupe pour se mettre d'accord sur un nouveau système de handicap. En 1913, il fit construire "Shamrock IV". Mais la guerre retarda l'épreuve; celle-ci se joua finalement en 1920. L'adversaire à battre était le sloop "Resolution", dont le barreur fut le futur Secrétaire d'Etat à la Marine, Charles, Francis Adams.

Pour la première fois dans l'histoire de la Coupe, on allait disputer cinq manches. Pendant un certain temps, on crut que les espoirs de Sir Thomas allaient se matérialiser. Lors de la première régate, "Resolution" subit une rupture de drisse et dut aban-

donner. Victoire par défaut de "Shamrock IV". Celui-ci gagna aussi la seconde course avec autorité. Une troisième victoire était nécessaire pour qu'il enlève la Coupe. Il gagna ce troisième round avec seulement 19 secondes d'avance. Mais parcequ'il était beaucoup plus grand que son adversaire, ("Shamrock IV" avait un handicap de 7 minutes, 1 seconde), "Resolution" fut déclaré vainqueur de cette manche.

La tempête qui soufflait le jour fixé pour la quatrième épreuve fit annuler celle-ci avec l'accord des deux capitaines. Deux jours plus tard, par une brise faible et perfide, "Resolution" se faufila vers la victoire. Il gagna par 13 minutes et 5 secondes. L'America's Cup restait aux Etats-Unis.

Cette quatrième défaite ne découragea Lipton. Il revint en 1930, avec un nouveau voilier "Shamrock V" pour se mesurer avec "Enterprise", le yacht construit par Vanderbilt. Lorsqu'il vit celui-ci pour la première fois, il fut atterré. "Enterprise" était le nec plus ultra du modernisme. Son mât de deux tonnes en alliage léger surplombait la mer de cinquante-deux mètres. Le bateau se maniait en partie sous le pont grâce à une multitude de gadgets ingénieux préfigurant la technologie nouvelle.

En raison de l'encombrement du port de New-York, la Coupe se disputait désormais au large de Newport (Rhode Island). La victoire revenait au meilleur de quatre manches sur sept. "Enterprise" gagna nettement les quatre premières courses. C'était la première victoire de la technologie en régate.

Sir Thomas Lipton mourût peu après, âgé de 82 ans, alors qu'il venait d'être accepté comme membre par le Royal Yacht Squadron et qu'il envisageait un sixième défi. Il avait englouti dans l'aventure deux millions de dollars de l'époque, mais avait trouvé toujours un milliardaire américain pour lui barrer la route. A quatre reprises, il avait affronté le célèbre banquier



Pierpont Morgan. Quand celui-ci, lassé, renonça, ce furent les Rockefeller qui prirent le relais. Et quand les Rockefeller renoncèrent à leur tour, Harod Vanderbilt reprit le flambeau.

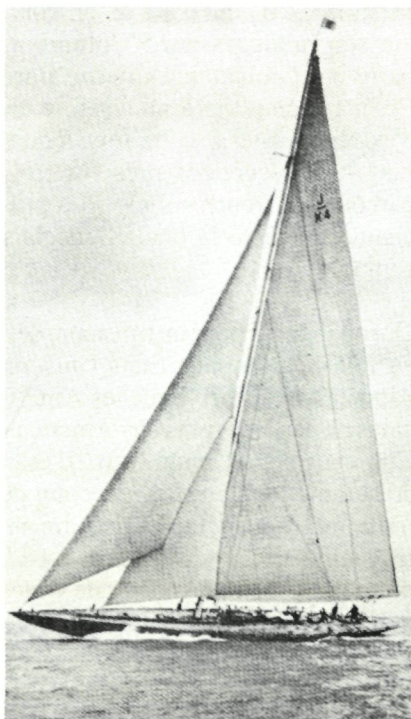
## Un aviateur relève le gant

La relève de Thomas Lipton fut assurée par Thomas Sopwith, pilote et constructeur d'avion, concepteur du Camel, un chasseur de la Première Guerre Mondiale, puis plus tard, du Hurricane et du Harrier (premier avion à décollage vertical). Il était aussi passionné de yachting. Il mit ses bureaux d'études aéronautiques à la disposition de l'architecte Nicholson et lui ouvrit les secrets de l'aviation. La technologie aéronautique fit irruption dans l'Histoire de l'America's Cup. Le mariage n'était pas contre nature: aérodynamisme et hydronautisme sont très proches.

En 1933, le Royal Yacht Squadron envoya, au nom de Thomas Sopwith, un défi officiel au New-York Yacht Club: un vainqueur en quatre manches sur sept à courir au mois de Septembre 1934. Le bateau de Sopwith s'appelait l' "Endeavour": un yacht étonnant mesurant 83 pieds de long à la flottaison, la coque était en acier et son pont de bois équipé de winches à quatre vitesses. Le défenseur américain, Vanderbilt avait fait construire le "Rainbow", de taille à peu près identique.

Les deux premières épreuves furent remportées par l'Anglais, la troisième et la quatrième par l'Américain. A mi-temps, les deux bateaux étaient donc à égalité. Mais "Rainbow" remporta de peu les trois dernières courses grâce à sa machinerie perfectionnée héritée d' "Entreprise", permettant une manipulation plus rapide des voiles. Sopwith, comme Sir Thomas Lipton, annonça qu'il reviendrait.

Il revint en 1937 avec "Endeavour II" que le chalutier ostendais "O-88" remorqua pour se rendre sur les lieux de la compétition. Il était plus rapi-



Le "Endeavour" de Tommy Sopwith (1934)

de que son prédécesseur. Son adversaire fut de nouveau le "Ranger" de Vanderbilt, portant pour la première fois de l'histoire de la coupe des voiles en tissu synthétique. Il écrasa "Endeavour II". La défaite fut si cuisante dans les deux premières courses (respectivement 17 minutes et 5 secondes et 18 minutes, 32 secondes) que Sopwith tira son bateau au sec pour s'assurer qu'un casier à homards ne s'était pas malencontreusement engagé dans le safran. Il n'y avait rien. "Endeavour" perdit encore les deux courses suivantes, l'une par 4 minutes 27 secondes, l'autre par 3 minutes 37 secondes. "Ranger" était imbattable; il resta longtemps le yacht le plus rapide du monde.

Seize courses furent disputées entre 1870 et 1937, auxquelles participèrent une variété infinie de navires. Le plus petit, le "Mischief" en 1881, avait une longueur de 27 pieds; le plus grand, le "Reliance" en 1903, 143 pieds. Une majorité de cutters, mais aussi des schooners et des sloops, en bois, en acier, en mélange de bois et d'acier. Toute la gamme de ce qui se mouvait le plus vite sur l'eau, à la

voile, à l'époque. La Grande Bretagne avait été le challenger seize fois, le Canada une fois.

## Les 12 mètres J.I entrent en lice

La deuxième Guerre Mondiale interrompit pendant vingt ans les épreuves de la Coupe de l'America. Elle réapparut en 1958 sous une forme moins audacieuse. Pour freiner la course au gigantisme et s'adapter aux budgets, les organisateurs imposèrent une taille limitée aux bateaux: c'est la classe des 12 mètres, jauge internationale (20 mètres de long en réalité). Un nouveau défi pour les architectes.

Les années soixante virent arriver en force l'aluminium. Les voiles en coton furent rangées définitivement au musée des curiosités pour être remplacées par les tissus synthétiques. A partir de là, tout alla très vite. Chaque régata fut l'occasion d'un nouveau "saut technologique".

Entre 1958 et 1980, la Coupe fut remise en jeu huit fois, mais les "challengers" (deux fois Anglais et six fois Australiens) ne réussirent pas à ravir le trophée aux Américains.

La persistance de la victoire américaine n'est pas uniquement due à leur écrasante supériorité technologique. Elle vient aussi du règlement même de la course. Il favorise le défenseur, qui a l'avantage de se battre sur son propre terrain avec un règlement qu'il s'est fabriqué lui-même sur mesure et qui n'a été que chichement modifié au cours des années.

Les Anglais l'avaient dit dès le départ, non sans hargne: "Britannia rules the waves, but America waives the rules". L'Angleterre domine les mers, mais America brandit le règlement. Un règlement dont les fondateurs avaient spécifiés qu'il ne pourrait être modifié que par une décision de la Cour suprême de l'Etat de New-York!



## Coup de théâtre!... sans lendemain

**1**983 fut l'année du "coup de théâtre" dans l'histoire de l'America: les Australiens battirent les Américains. Pour la première fois de l'Histoire de la Coupe, celle-ci quitta les Etats-Unis. L'aiguillère d'argent fut sortie de la vitrine du yacht club de New-York et alla rejoindre celui de Freemantle en Australie. Quelques années plus tôt, l'un des vainqueurs de la Coupe avait posé la question au commodore du club en la désignant: "Que mettrions-nous à sa place, si nous perdions?". Il avait répondu: "Le crâne du type qui l'aura perdue".

Le barreur américain, Dennis Conner, originaire de San Diego, qui avait laissé filer le trophée, échappa à ce sort peu enviable. Il jura de ramener la coupe en terre américaine. Ce fut chose faite en 1987. Elle trouva sa place au Yacht Club de San Diego.

En 1988, les Néo-Zélandais, emmenés par le banquier Michael Fay, défièrent les Américains. Invoquant les statuts de la Coupe de l'America qu'ils avaient soigneusement décortiqués, ils s'alignèrent sur un monocoque de 39 mètres. Retour au gigantisme. Prêt à tout pour ne pas perdre à nouveau le trophée, Dennis Conner les prit à contre-pied et se présenta sur le plan d'eau de San Diego avec un catamaran. Et l'on assista, en écarquillant les yeux, à un extravagant duel entre monocoque néo-zélandais et une bizarre araignée des mers montée sur deux coques. Dans les eaux calmes de San Diego, par petits temps, le catamaran est imbattable. La coupe resta américaine.

Mais Michael Fay, digérant mal sa défaite, poursuivit le duel sur le tapis vert. Sans plus de succès. La Cour suprême de l'Etat de New-York rejeta la plainte du banquier (qui prétendait que l'esprit du "Deed of Gifts", le sacro-saint règlement de la Coupe, n'avait pas été respecté par son adversaire) et confirma le Yacht Club de San Diego dans son double titre



Des "bijoux" fragiles...

Au cours des éliminatoires, "One Australia" se casse en deux et coule en quelques minutes

de détenteur du trophée et de futur "defender".

Pour l'édition de 1992, les organisateurs revinrent à des formes plus classiques: les 12 mètres JI, qui avaient fait la gloire de l'épreuve entre 1958 et 1987, seraient remplacés par des "Class America", des bateaux (monocoque, bien sûr!) de 25 mètres de long, 25 tonnes et portant des mâts de 33 mètres pouvant porter jusqu'à 600 mètres carrés de voilure au vent arrière. Des "bijoux technologiques" capables d'aller plus vite que la vitesse du vent qui les propulse. Mais des engins fragiles qui, en cas de fausse manoeuvre, cassent comme du verre.

Le vainqueur de l'épreuve fut le milliardaire américain William Koch du San Diego Yacht Club. Pour la petite histoire, signalons que l'organisation de l'équipe victorieuse avait été assurée par notre compatriote Vincent Moeyesoms, un ancien du club de voile de l'U.C.L. dont on dit, dans les milieux de la coupe, que "Bill Koch est son bras droit!".

### ... mais avec un surlendemain

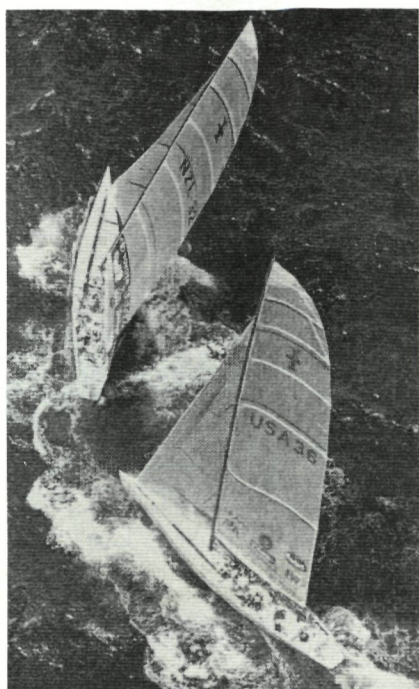
**C**ette année, les Etats-Unis alignaient trois candidats au titre de "defender" officiel: le "Stars and Stripes" de Dennis Conner, la légende

de vivante de l'America's Cup, l'"America III" et le "Young America" aligné par le tenant du titre, Bill Koch et monté - une première dans l'histoire de la compétition - par un équipage exclusivement féminin. Les "challengers" étaient au nombre de sept: deux Australiens, deux Néo-Zélandais, un Français, un Espagnol et un Japonais. Le règlement était pratiquement le même qu'en 1992; seule la distance totale des parcours avait été réduite d'un mille et demi.

La finale devait opposer, en neuf régates, le "Stars and Stripes" de Dennis Conner, défenseur officiel, au "Black Magic" du Team New-Zealand de Peter Blake, qui avait remporté les éliminatoires des "challengers" avec trente-sept victoires pour une seule défaite.

Pour des raisons peu convaincantes, Conner avait obtenu du comité de la coupe de l'America, composé de représentants des yacht clubs ayant remporté le trophée (New-York, San Diego et Perth), l'autorisation de défendre celui-ci sur le "Young America", un de ses rivaux malheureux des éliminatoires. L'appel de Blake contre cette décision fut rejeté. Cela ne devait rien changer à la suite des événements et c'est justice. "Black Magic" remporta les cinq premières régates avec une insolente facilité, infligeant aux Américains la plus re-





Duel entre les deux finalistes: "Black Magic" et "Stars and Stripes"

tentissante des défaites. Ce n'était plus une victoire, mais un triomphe. Les Kiwis, qui s'étaient montrés de plus en plus redoutables au cours des trois dernières éditions de la Coupe, sont donc repartis pour Auckland avec la vieille aiguière en argent, le plus vieux trophée de la voile. Cette fois, Dennis Conner, qui avait déjà laissé les Australiens s'en emparer il y a douze ans, a peu de chances d'échapper au sort promis naguère à un éventuel perdant américain par le commodore du Yacht Club de New-York.

de l'homme et le stade le plus avancé du progrès scientifique. L'aventure humaine à l'état pur. Le kevlar et le carbone ont remplacé le tek et le coton. Les budgets ont gonflé. Mais le mythe de l'America's Cup reste intact.

J.-M. de Decker

C'est cela la course. Toutes les technologies du monde ne supplanteront jamais le sens du vent et de la mer, indispensable pour gagner la Coupe. C'est le sens profond de l'America qui réunit, dans des formes d'une extraordinaire beauté, les instincts "bruts"

# L F E

**TAPIJEN  
VERF  
BEHANG  
GORDIJNEN  
VLOERBEKLEDING  
OOK SCHILDERWERKEN**

TOONZAAL OPEN  
ALLE DAGEN 10u - 12u  
13.30u - 19u  
ZA - ZO 10u - 17u  
MAANDAG GESLOTEN

**WINDMOLENSTRAAT 2  
3941 EKSEL  
Tel: 011/73.22.39**



# WOORDEN UIT DE ZEEMANSKIST

## OVER LUIWAGENS, KWASTEN EN BORSTELS

Dat men in de Marine nog al eens rare kwasten aantreft is geweten. Voor het schilderwerk aan boord gebruikt men echter kwasten van een andere soort. Naast de kwasten kennen we ook de borstels. Nu dienen echter alle kwasten om te schilderen maar niet alle borstels worden hiervoor gebruikt. Kwasten worden borstels genoemd als ze op borstels gaan gelijken. En om het nog ingewikkelder te maken noemt men, aan boord, een bepaalde borstel een "luiwagen".

**O**nlangs struikelde ik, in de halve duisternis van de STUURMACHINE-KAMER, over de steel van een LUIWAGEN. Dat is een zachte borstel met lange steel waarmee men de staande schotten SOPT. SOPT is een vervoegde vorm van SOPPEN. Soppen is een woord dat in onze Zeemachtstaal niet gebruikt wordt. Wij spreken van VERF WASSEN. Naar de herkomst van deze laatste omschrijving moeten we niet lang zoeken. Bij onze zuiderburen spreekt men van LAVER LA PEINTURE, zoals zij ook spreken van een LAVEPONT, une "brosse emmanchée". In het Middellandse zeegebied gebruiken de fransen hiervoor ook nog een ander woord namelijk ECOUPE = "brosse de pont". Ecoupe, van het Latijnse SCOPA, kwam via het Provençaals EXCOUBO in het frans terecht.

In maritiem Nederlands "SOPT men de verf", "SPOELT men het dek" en "WAST men het linnen van de scheepswas".

De LUIWAGEN is een handige borstel vanwege zijn lange steel. Niet alleen kan men er aan dek de staande schotten mee soppen, maar men kan er ook, vanaf het dek, de scheepszij een kuisbeurt mee geven. LUIWAGEN als borstel is een tamelijk recent woord in onze marine-taal. Het is eigenlijk zo dat Janmaat alles dat het gemak kon dienen een LUIWAGEN noemde.

Destijds was het de benaming van een AZIMUTHTAFEL die samengesteld werd door Willem Jansoon BLAEU (circa 1638). De tafel werd toen al "luiwagen" genoemd omdat

zij het gemak diende.

Luiwagen is ook de naam van een dwarsscheepse houten of ijzeren stang, ook OVERLOOP genoemd, waarover de blok van de zeil of fokkeschoot loopt.

Het cirkelvormig dwarshout of ijzeren strip waarover de helmstok glijdt wordt ook een "luiwagen" genoemd. Soms is deze rail voorzien van gaten waarin met een NAGEL (= pin) de helmstok kan worden vastgezet. Dus keuze genoeg als het op "luiwagens" aankomt.

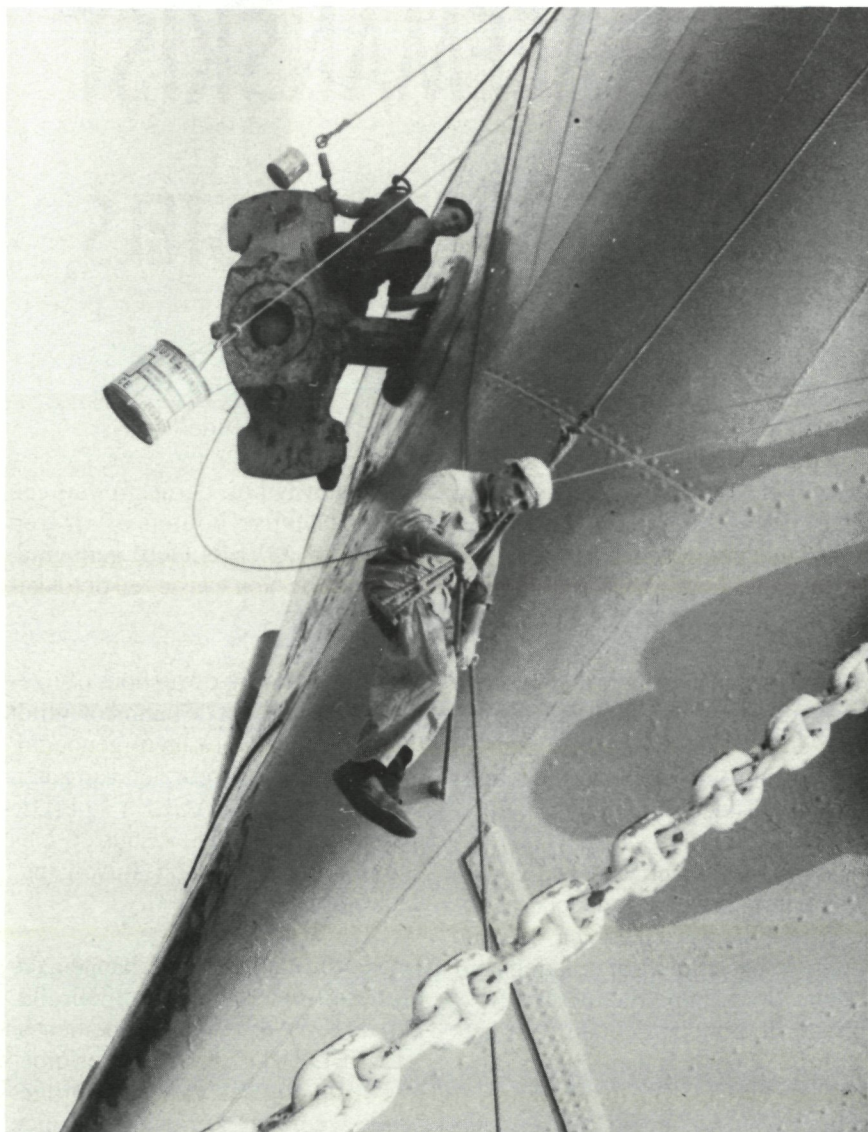
De voornaamste gereedschappen, die bij het schilderen worden gebruikt, zijn de KWASTEN. Wij noemen ze VERFBORSTELS. Ook hier moeten we de oorzaak van dit woordgebruik weer gaan zoeken bij onze zuiderburen die spreken van "une brosse à peinture". Een "verfborstel" is in het Nederlands een grote kwast.

De tegenwoordige kwasten zijn BUS-KWASTEN waarbij de haren in een bus zijn gekit en vastgezet. Dit in tegenstelling tot de RINGKWASTEN waarbij het haar door een stalen ring is omvat waarna het haar wordt vastgezet door een conische steel van bovenaf naar beneden te drijven. Ringkwasten worden gebruikt voor het schilderen van grote voorwerpen en hebben als nadeel dat er veel haarverlies bij optreedt.

Goede kwasten worden gemaakt van wit of zwart varkenshaar. Er bestaat een gans gamma kwasten. Laten we ze even overlopen.

BOKKEPOTEN worden gebruikt voor het aanbrengen van anti-slipverf





Over de steven van de TNA KAMINA waar geen enkele "Luiwagen" steel lang genoeg was. 2de Korea reis 1954-1955

en het schilderen van ruw werk. Na gebruik worden ze bewaard in water. HARPUISKWASTEN zijn vervaardigd van varkenshaar dat korter is dan het haar van andere kwasten. Oorspronkelijk werden ze gebruikt om HARPUIS (een soort hars gemengd met lijnolie) aan te brengen, als bescherming, op niet beklede staaldraden zoals het staande tuig. Wordt ook gebruikt voor moeilijk te verstrijken verf, zoals bv. rubberverf of op een ruw oppervlak.

TEERKWASTEN zijn meestal voorzien van een bout en moer. Ze worden geleverd met een lange steel die afzonderlijk geleverd wordt en voor het gebruik op de kwast wordt gebout. Teerkwasten bewaard men na

gebruik in TERPENTIJN.

RADIATORKWASTEN ook wel "kromme kwasten" genoemd, worden gebruikt voor plaatsen waar men moeilijk bij kan.

VERNISKWASTEN zijn van goed veerkrachtig zwart varkenshaar gemaakt. Moet men ze vele dagen achter elkaar gebruiken dan bewaart men ze best in verdunde vernis. Na gebruik schoonspoelen met terpentijn of benzine.

BULSKWASTEN zijn grote kwasten, vervaardigd van veerkrachtig varkenshaar, die gebruikt worden bij het "voorlakken".

De grootste soort zijn de BANDKWASTEN waarmee grote oppervlakten afgewerkt worden.

SJABLONEERKWASTEN, grote en kleine, hebben zeer kort haar. Ze worden gebruikt voor het schilderen van sjablonen, dit zijn modelvormen waarmee men bepaalde figuren of letters gemakkelijk kan naschilderen. Voor het kleine en het fijne werk kent men PUNTKWASTEN, LYONSE KWASTEN en PENSELEN.

De twee eerste zijn vervaardigd in wit varkenshaar terwijl PENSELEN worden vervaardigd van zachte haarsorten, zoals marter en runderhaar. Vanwege hun duurte worden penselen enkel gebruikt bij het letterzetten.

Een vraag die hier kan oprijzen of er in het Nederlands ook met borstels wordt geschilderd. Het antwoord is positief.

Een van de meest gebruikte is de ROLBORSTEL waarmee de verf op het werk wordt gerold. Deze borstels zijn uitstekend geschikt voor het schilderen buitenboord. Ze zijn vervaardigd van lamshuiden, perlonvezels en schuimrubber. Bij het schilderen met deze borstels maakt men gebruik van speciale bakken, voorzien van een gaasje waarop de rol, na de indompeling, kan worden uitgerold.

Voorts kennen we ook nog de TAM-PONEERBORSTEL. Vervaardigd van goed veerkrachtig varkenshaar wordt hij gebruikt om speciale verven die met een kwast werden aangebracht tot een ruw oppervlakte te "kloppen".

Afzonderlijk staan de WITBORSTELS die rond of vierkant kunnen zijn in het laatste geval spreekt men van een BLOKWITTER.

Al de andere borstels in de Marine hebben een ander gebruik dat geen verband houdt met schilderwerken.

En nu maar met z'n allen aan het schilderen. Denk er echter aan dat open gelaten (vergeten) plaatsen, die in de zeemanstaal HEILIGE DAGEN worden genoemd, te vermijden zijn.

**Oppormeester (b.d.) J.B. Dreesen**



# CHRONIQUE DES MARINES ETRANGERES

Neptunus entame ici une nouvelle rubrique qui traitera de Marines étrangères. Dans un premier volet elle traitera en bref, des nouveaux bâtiments de guerre mis en service ou mis en construction auprès des Marines qui nous sont proches en Pays-Bas, France, Grande Bretagne, Allemagne, Espagne, Italie et aux pays nordiques, ainsi que des navires d'autres pays plus lointains lorsqu'ils sont de la même famille que ceux de la Force Navale. Dans un second volet, sera développé en détail la composition de la flotte d'un de nos partenaires, l'organisation de sa Marine et son évolution. Nous vous souhaitons bonne lecture et saines réflexions.

La rédaction.

## Norvège 9 MCMV's

**L**e premier d'une nouvelle série de 4 Chasseurs de Mines de la Marine norvégienne a été baptisé OKSOY.

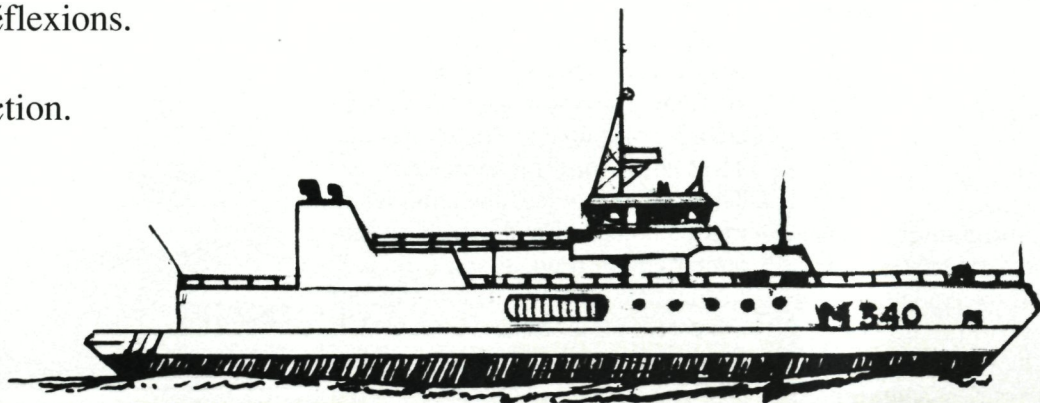
La Marine norvégienne se dote ainsi d'une nouvelle génération de chasseurs de mines hypermodernes. Basés sur les mêmes plans généraux de plate-forme, 5 dragueurs de mines dénommés ALTA class sont également mis en chantier chez KVAERNER MANDAL.

Ces navires construits en composite verre-résine et sandwich de mousse sont des catamarans dont l'espace entre coques est à dispositif à coussin d'air. La propulsion est à "water jet turbines" de 1500 kW (2040 cv.) disposée dans chacune des deux coques, donnant au navire une vitesse de transit de 25 noeuds. Le navire a une longueur hors tout de 55,20 m pour une largeur de 13,55 m et un déplacement de 375 t sur coussin d'air qui réduit le tirant d'eau de 2,15 m à 0,90 m. La gouverne et la marche arrière est assurée par un système à coquilles. En vitesse de chasse aux mines, la propulsion hydraulique

est fournie par les diesels auxiliaires MTU 8V396 TE 54, ceux-ci fournissent également la poussée d'air de 0.05 bar au coussin d'air qui soulève les carènes mouillées de 65% de leur surface et produisent les poussées latérales qui remplacent ici les systèmes plus conventionnels par hélice d'étrave.

Le contrôle et la commande des machines STC (ships technical control system) basés sur les systèmes Norcontrol Datachief et l'Autochief 7, localisés dans la salle de commande des machines, assure la supervision intégrée de la propulsion et des auxiliaires avec duplication des principaux instruments de contrôle à la timonerie.

La timonerie est vaste et bien dégagée, ses larges baies vitrées offrent une visibilité de 360°. Un passage est ménagé entre les consoles et les baies. On y trouve la gouverne à roue, la console de l'officier de quart et la console de l'officier MCM à la salle d'opération, intégrant le SCT et le SSS (surface surveillance system), tous deux basés sur le Norcontrol DB 2000 display variant, avec le radar Racal Decca 88 équipé de l'antenne parabolique de 6 pieds.



L'OKSOY.



Le sonar de chasse du chasseur et le sonar d'évitement des mines (mine avoidance system) des dragueurs sont le résultat de la collaboration entre SIMRAD de Norvège et Thomson Sintra ASM de France. Sur les deux navires: chasseurs et dragueurs, le transducer du sonar est disposé sur un bras pivotant permettant le travail en eau "propre" entre les deux coques et la remontée de l'appareillage pour le transit et pour la maintenance en mer.

Le TSM 2023N, capable d'opérer la détection longue distance et simultanément la classification des "mine like objects" est le senseur du "MICOS system" dans le cas des chasseurs, tandis que les dragueurs sont munis du détecteur SIMRAD SA 950. Pour effectuer la classification rapprochée et la pose de la charge de destruction, le chasseur de mines est équipé de "Gayrobots Pluto Plus ROV's" de Westinghouse (le PAP américain).

Le système de positionnement dynamique et statique est fourni par le SIMRAD Albatross accouplé du "Norte differential GPS and Plath inertial navigation system".

Le degaussing est de marque italienne: le "EFIN 3" mode automatique.

L'armement se compose d'un affût double SADRAL à commande manuelle pour SAM Mistral, de deux mitrailleuses 12,7 mm et d'un Rheinmetall 20 mm automatique.

(ref. Marine Engineers review, May 94.)

## Arabie Saoudite 6 MCMV's

Le chantier britannique Vosper Thornicroft a récemment livré à la Marine de l'Arabie Saoudite un second chasseur de mines de la classe "AL JAWF", le "SHAQRA". Un troisième chasseur de cette classe vient d'être mis à l'eau et les Britan-

niques ont bon espoir de pouvoir encore recevoir la commande de trois autres de ces navires. Ils ont un déplacement de 500 t, l'équipage est de 40 hommes.

Ces navires dont la conception de base se rapproche des navires de la classe SANDOWN ont des machines de propulsion plus puissantes et sont armés de canons de 30 mm doubles et munis d'une commande de tir "Contraves" de manière à pouvoir également assumer une tâche de patrouilleur côtier. Le système de positionnement par ordinateur est fiable à 1 m. Le sonar à profondeur variable est le Marconi type 2093.

## Egypte 2 MCMV's

Le gouvernement égyptien a placé commande de 2 chasseurs de mines auprès du chantier Swiftships de Morgan City, qui avait déjà récemment construit deux patrouilleurs de 90 ft pour la Marine égyptienne. Les chasseurs de mines, dont le premier est déjà au stade des aménagements intérieurs, sont construits en composite verre-résine de polyester pour la coque; les ponts et les superstructures sont en alliage d'aluminium. D'une longueur hors tout de 110 ft, d'une largeur de 27 ft et d'un tirant d'eau de 8 ft, le chasseur de mines déplace 200 t. Sa propulsion est assurée par deux installations gouverne propulsion combinée SCHOTTEL SRP 300 E de 350 kW de poussée mus par des diesels MTU 12v 183 TE 66 DB 51 L, à une vitesse de transit de 12 noeuds. L'appareillage de chasse aux mines a été confié à Unisys (autre fois Paramax) et comprend en ordre principal un sonar de coque TSM 2022 produit aux USA par Thoray Electronics, une compagnie mixte Thomson/Raytheon. Il est également équipé d'un "side scan sonar". La classification et la destruction des mines est assurée par un Gayrobot Pluto plus, construit par Westinghouse. Comme on le voit les chasseurs de mines ont la cote!

## France

### Le porte-avions CHARLES de GAULLE

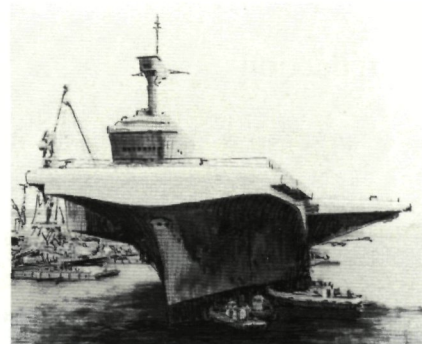
La France a lancé le 7 mai 1994 le porte-avions CHARLES de GAULLE, premier navire de guerre de surface européen à propulsion nucléaire.

Le CHARLES de GAULLE est le premier des deux porte-avions à propulsion nucléaire destinés à remplacer les porte-avions CLEMENCEAU et FOCH (opérationnels depuis 1961 et 1963) atteints par la limite d'âge. Commencé en 1987, le CHARLES de GAULLE fera ses essais à la mer en 1998.

Les dimensions du nouveau porte-avions sont proches de celles du CLEMENCEAU et du FOCH: long.h.t. 238 m, largeur de coque 31,50 m, tirant d'eau 8,50 m, tirant d'air 49,30 m, hauteur du pont d'envol 17,20 m, mais le navire est dans l'ensemble plus robuste et offre une meilleure protection à ses parties vitales. Son déplacement lourd est de l'ordre de 36.000 t.

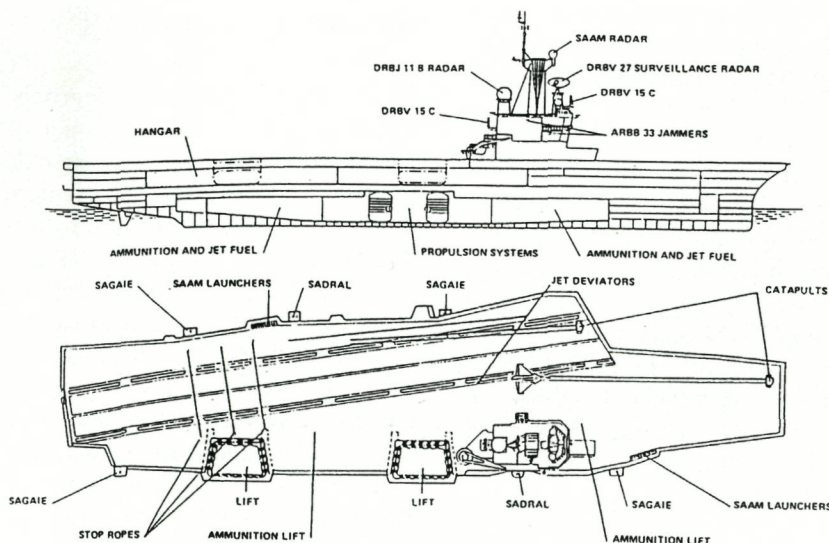
Le CHARLES de GAULLE est destiné à opérer 35 à 40 hélicoptères et avions (Super Etandard, Rafael Ms et éventuellement des A.E.W. Haweyes).

Deux catapultes disposées l'une longitudinalement, l'autre en oblique sur bâbord sont capables de lancer 20 avions à une cadence de 1 à la minute, (contre 15 sur les porte-avions actuels). Le pont d'envol est muni de deux ascenseurs desservant chacun un hangar de 20 places prenant toute la largeur du bâtiment sous le pont



le "Charles de Gaulle"





### "Charles de Gaulle"

d'envol, les ateliers de réparation sont attenants longitudinalement. L'équipage y compris le personnel de l'Aéronavale embarqué qui sera de 500 personnes, comptera 1900 marins, dont 177 officiers, 890 officiers-mariniers, et 833 matelots et quartiers-maitres. De plus, 800 combattants pourraient être embarqués en cas de configuration d'intervention rapide, le navire étant également équipé d'installations médicales et d'hospitalisation importantes.

L'armement est extrêmement puissant: à bâbord et à tribord une batterie lance-missiles en silo de 8 cellules Alenia jumellées pour ASTER 15 surface-air, courte portée (15 km) et deux batteries de 6 lanceurs de missiles à très courte portée (4 km) MIS-

TRAL I.R. Sam, quatre lance-roquettes SAGAIE (leures), deux brouilleurs ARBB 33, un détecteur infrarouge Vampire. Accompagné de ses navires d'escorte ASM et AA, le CHARLES de GAULLE et ses 40 chasseurs bombardiers représentera une Force Navale à puissance de feu considérable.

Le CHARLES de GAULLE a été construit par la DCAN de Brest au chantier de Lannion.

### T.C.D.90 Foudre

Le 15 mai 94, à Lannion, le départ a été donné à la construction du second des trois navires transporteurs de troupe d'assaut dont le

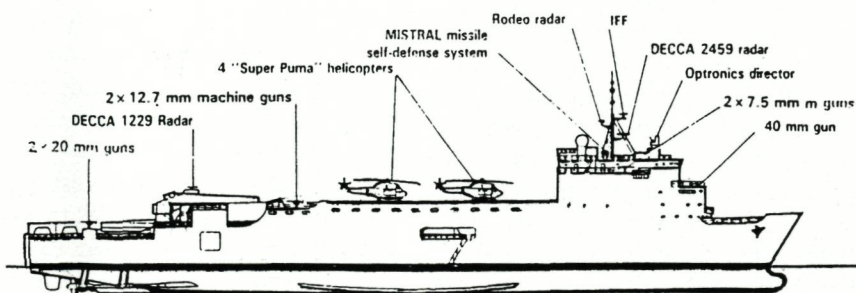
premier de la série est le TCD 90 Foudre.

Le Foudre qui est opérationnel depuis 1990 est un navire conçu pour le transport et le débarquement par ses propres Landing Crafts et ses hélicoptères d'un régiment d'assaut au complet avec véhicules, équipements et ravitaillement (quelques 3.300 t) à la vitesse de pointe de 21 noeuds. A 15 noeuds, sa vitesse de croisière, le navire a un rayon d'action de 11.000 milles. Constitué d'un dock flottant de 122 m x 14 m et d'un pont d'envol, le navire peut emporter 10 LCM's de 24 m ou 4 LCM's et 1 LCV de 57 m, ou 2 LCV's. Le pont d'envol au midships a deux plate-formes d'appontage convenant pour 2 hélicoptères Super Pumas disposant d'un hangar d'entretien et de garage pour 4 de ces appareils ou pour deux Super Frelons. Un pont mobile à l'arrière offre un troisième pont d'appontage. La propulsion est assurée par deux diesels SEMT Pielstick 16PC2.5v400, développant chacun 15.300 kW ou 10.400 cv. Le navire a une longueur de 168 m, une largeur de 22 m et un tirant d'eau de 5,20 m, pour un déplacement de 11.300 t.

### Pays-Bas

### Nouvelles frégates en collaboration avec l'Allemagne et l'Espagne

Un contrat pour l'étude et la production de deux nouvelles frégates destinées à remplacer le "TROMP" et le "de RUYTER" a été placé auprès du chantier naval DE SCHELDE à Flessingue. Comme les projets de construction des frégates F124 de la Marine allemande et les projets de frégates F100 pour la Marine espagnole avaient approximativement le même calendrier, le chantier de Schelde a approché les chantiers allemands et espagnols concernés afin de conclure un accord de collaboration et en septembre 93, un MoU (memorandum of understanding) a été signé entre les trois pays.



### le "Foudre"



La nouvelle frégate hollandaise qui doit être à vocation "Air defence Command" serait, bien que plus grande, un développement des excellentes frégates de la classe KAREL DOORMAN (3.320 t) et aurait un déplacement de 4.400 t. La propulsion serait à configuration CODOG (combined Diesel or Gas turbines) avec puissance de pointe produite par la future turbine à gaz Westinghouse/R-RWR-21.

L'armement comprendrait un système missilié MK 4I-VL Standard SM-2 et un Evolved Sea-Sparrow, un canon de calibre moyen, CIWS et des armements légers et des torpilles légères MK 46 mod5. La frégate serait pourvue d'un hélicoptère NH-90. L'armement serait bien entendu servi par les nouveaux radar APAR mis au point par Hollandse Signaal Apparaten (Active Phased Array Radar)

## Déclassés

Au projet de déclasser proposé à la Deuxième Chambre des Pays-Bas par le Secrétaire à la Défense Mr F. Frinking, figurait la vente du navire-ravitailleur Hr.Ms. POOLSTER, de 3 frégates de la classe KORTENAER et de deux sous-marins de la classe ZWAARDVIS, (le Hr.Ms. ZWAARDVIS a été retiré du service le 13 juillet '94 après 22 de service) ainsi que deux dragueurs de la classe DOKKUM, déclassés en 1994, qui devraient être suivis en 1997 et en 1998 par 6 autres dragueurs.

Le Hr.Ms. POOLSTER a été en effet acquis par la marine du Pakistan, la cérémonie de transfert s'est déroulée le 28 juillet '94. Le navire porte désormais le nom de PNS MOAWIN. Le dragueur Hr.Ms. ABCOUDE a été acquis par la Marine du Pérou et porte depuis le 16 juillet '94 le nom de BAP CARROSCO. Les dragueurs HOOGEZAND, GIETHOORN, VENLO, GEMERT, et GRIJPSKERK ont été transférés aux Domaines. Le très ancien chantier naval de Willemsoord à Den Helder

qui compte quelques 170 ans d'existence, sera également mis en vente, de même que l'ancienne caserne du "Mijnendienst" sise au Bassin-gracht de Den Helder qui passera sous la pioche des démolisseurs; nombre de nos marins belges y séjourneront. Le "Mijnendienst" a été relogé dans de tous nouveaux bâtiments au "Nieuwe Haven terrein". Le terrain de l'ancienne caserne restera toutefois à la KNM qui y conserve quelques annexes dont le "Duik Medisch Centrum", un atelier et le service Appro des Vivres. La nouvelle affectation des terrains ainsi libérés n'est pas encore connue.

## Nouvelles constructions

Le nouveau navire-ravitailleur "AMSTERDAM" qui doit remplacer le Hr.Ms. POOLSTER dont le gros oeuvre a été construit par le chantier DE MEERWEDE à Hardinxveld-Gissendam a été remorqué fin octobre '93 à Walcheren pour entreprendre sa phase de finition au chantier DE SCHELDE à Flessingue. Le navire qui fait 166 m de long, a un sister-ship destiné à la Marine espagnole. Celui-ci, qui est en construction au chantier naval espagnol de BAZAN à El Ferrol, bénéficie d'une étroite collaboration entre le chantier hollandais, la KNM et la Marine espagnole. La propulsion du "Amsterdam" est assurée par deux moteurs diesel de 9.680 kW ou 12.737 cv (ils peuvent aussi consommer de l'huile lourde) accouplés à un seul arbre d'hélice et doit lui permettre d'opérer à la vitesse de 20 noeuds. Les auxiliaires sont des M.A.N. construits sous licence à Bazan en Espagne. Les aménagements sont conçus pour recevoir un équipage de 190 personnes: soit 17 officiers, 24 sous-officiers, 31 second-maitres, 70 matelots et 48 embarqués, les équipages des hélicoptères inclus. Le département médical comprend une salle d'opération, une dentisterie, une chambre de consultation et de soins et une infirmerie de 4 couchettes. L'entrée en service du "AMSTERDAM" est prévue pour le courant de l'année '95.

## Nouveau Transport de troupes d'assaut (LPD)

Le "Koninklijke Scheldegroep" (KSG) de Flessingue a reçu la commande d'un nouveau transport de troupes d'assaut, qui portera le nom de Hr.Ms. ROTTERDAM lorsqu'il sera mis en service fin 1997. Il s'agit d'un navire dont la capacité de transport peut être utilisée à des fins tout à la fois militaires et civiles. Il est en effet conçu pour transporter et débarquer un bataillon de fusiliers-marins et tout leur équipement, ou une unité blindée et ses tanks, et pourra donc être utilisé pour intervenir en cas de situation de crise, d'opérations humanitaires d'urgence, d'évacuation ou d'intervention en cas de catastrophe. Le navire est construit en collaboration étroite avec la Marine espagnole qui a en vue la construction d'une unité similaire aux chantiers navals Bazan à El Ferrol. Le navire est à propulsion diesel-électrique. Son armement sera composé d'armes prélevées sur les frégates déclassées, en principe deux GOALKEEPER System's + et quatre mitrailleuses de 20 mm. Il disposera d'une plate-forme d'appontage pour hélicoptères + Close-in weapon defence against anti-ship missiles. Le ROTTERDAM fera 10.800 T en pleine charge pour 150 m de long et 25 de large. Vitesse 20 Km.

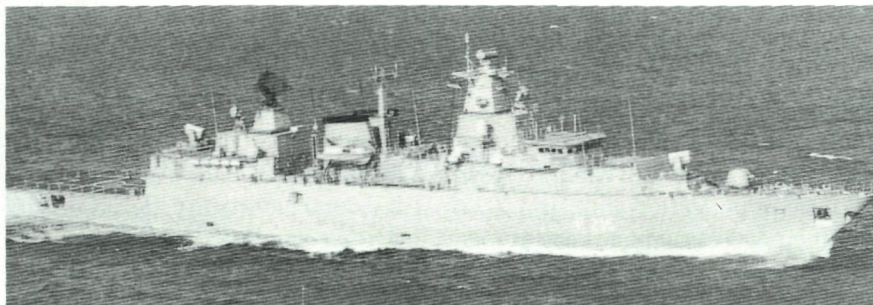
(Alle Hens.)

## Allemagne Nouvelles frégates.

La frégate F.215 BRANDENBURG, première d'une série de quatre, connue sous le sigle de Frégate F.123, est entrée en service le 14 octobre 1994.

Cette série de quatre frégates est destinée à remplacer les vieux destroyers (30 ans) de la classe HAMBURG. Les F.123 sont conçues par le chantier naval Blohm & Voss qui comme maître de projet construit le BRANDEBURG; le F.216





le "Brandenburg"

SCHLESWIG-HOLSTEIN est construit par Howaldswerk Deutsche Werft; le F.217 BAYERN est construit par Thyssen Noordseewerke, ces deux derniers ont déjà été lancés, le F.218 MEKLEMBURG-VON ORPOMMERN est en construction chez Bremer Vulkan.

Les quatre frégates seront livrées à la Marine pour fin 1996.

#### Caractéristiques :

longueur hors-tout:	138,85 m
largeur h.t.:	16,70 m
tirant d'eau dwl:	4,35 m
déplacement:	3.000 t
	full load 4.490 t
propulsion diesel:	2 x 3.820 kW
turbines à gaz:	2 x 19.000 kW
vitesse:	21/29 noeuds
rayon d'action:	4.000 milles
endurance:	21 jours
équipage:	219

La propulsion est assurée par 2 diesels de croisière MTU 20 V9 56 TB92 et par 2 turbines à gaz GE model 7LM 2500 SAML en configuration CODOG, actionnant 2 hélices à 5 pales. L'énergie électrique est fournie par 4 génératrices M.W.M. de 750 kW AV Kaick.

L'armement se compose d'un 76 mm OTO Melara, de deux doubles lanceurs Exocet MM 38 SSM (en provenance des ex Hamburg class destroyers) qui feront place à un nouveau système de missiles Surface-Surface, dans un proche avenir, de deux silos de 8 tubes Sea-Sparrow Mk 41 mod 3, avec une provision de place pour doubler ce type d'armement à l'avenir, des deux batteries de

21 tubes de missiles anti-missiles (rolling air frame RAM 49) associés à deux lanceurs Decoy Breda SC LAR et FL 1800S/II EW. L'armement est complété par deux affûts jumelés lance torpilles Mk 32 mod 9, situés de chaque bord.

Le navire a une plate-forme d'appontage et dispose d'un hangar capable d'abriter 2 hélicoptères Sea-Lynx (remplacés plus tard probablement par 2 NH 90.)

Signaal Apparaten installe le radar de surveillance SMART-S, l'antenne LWO8 L band, et le radar directeur STIR. Le sonar monté à la proue est le STN Atlas Elektronik DSQS 23. Sous la dénomination de AN/UYK-43 B, le système de commande et de contrôle comprend les composantes majeures du STN Atlas Elektronik's de COSYS, une douzaine de consoles BM 802-52 multifonctions sont incluses dans la configuration CIC.

(ref. M.E.R. nov '94)

### Frégates pour la Turquie.

Le chantier naval Blohm & Voss d'Hamburg vient de lancer la



la frégate turque "Barbaros"

première d'une série de 4 frégates MEKO "trackII" 200 TN, destinés à la Marine turque.

Ces frégates ont un déplacement de 3.100 t (3.495 full load) sont à propulsion CODOG et auront une vitesse de 31,75 noeuds.

L'armement est semblable à la série précédente de 2.700 t.

Cette première frégate a reçu le nom de BARBAROS (F.244)

(ref. M.E.R. nov '94)

### U.K.

La Princesse Anne d'Angleterre est nommée Chief Commandant for Women in the Royal Navy, elle porte le grade de Rear Admiral.

Rappelons que les WREN's portent maintenant les mêmes galons dorés que le personnel masculin de la R.N. et n'ont plus les célèbres galons bleu-ciel.

Le premier navire conçu dès son origine pour embarquer du personnel féminin est le HMS MONTROSE, une frégate de la classe Duke.

HMS Drake et la Base navale de Devonport ont été réouvertes. Elle réunit sous un même commandement le Fleet Maintenance Group (autrefois HMS Defiance) le Fleet Accommodation Center, le Naval base Service Manager's Department, la Base Supply Department et le Chief of Staff Officer nuclear, engeneering and safety.

Le sous-marin HMS Victorious, second navire de la classe Trident, terminé aux chantiers VSEL à Barrow-in-Furness, est en croisière d'essais à la mer.

Le Duc d'York est nommé Commandant du MCMV HMS Cottesmore.

Le sous-marin HMS RESOLUTION, premier des sous-marins Polaris de la R.N. est définitivement



décommissionné après 26 années de service. On estime qu'il a parcouru ½ million de milles en patrouille.

La frégate HMS ARROW, vétéran de la campagne des Falklands a été cédée à la Marine du Pakistan, de même que les HMS EMBUSCADE et AMAZON. Toute trois sont des frégates Type 21, construites dans les années 70 au chantier naval de Vosper-Thornicroft.

Le dernier navire en bois de la R.N. le HMS NURTON, un MCMV de la célèbre "Ton class" a été retiré du service après 37 ans de commissionnement. Le navire avait été construit aux chantiers Harland & Wolf à Belfast en 1957 comme dragueur de mines et transformé en chasseur de mines à Portsmouth en 1964, puis converti en patrouilleur côtier en 1991.

## Israël

### 3 Corvettes

La Marine israélienne s'est dotée de la première série de trois corvettes SA'AR, l'EILAT. Construite par Ingalls Shipbuilding, la corvette a une longueur de 86 m, une largeur de 12 m, un déplacement de 1.200 t. La propulsion est à moteur diesel pour le transit et à turbines à gaz de 30.000 c.v. pour atteindre la vitesse de 33 noeuds.

L'EILAT dispose d'un pont arrière pouvant recevoir un hélicoptère de la

taille d'un aérospatial Dauphin.

L'armement principal est constitué de missiles Harpoons et comporte deux fois 4 lanceurs disposés à midships. La plate-forme d'artillerie avant peut recevoir aussi bien un canon Bofors 57 mm qu'un Vulcan Phalanx.

L'armement se complète encore d'un affût de lancement vertical de roquettes anti-aériennes Barak I, et d'un Gabriel II. L'armement anti-sous-marin est constitué de 6 tubes lance torpilles de 324 mm.

L'EILAT est entré en service depuis mars 1993.

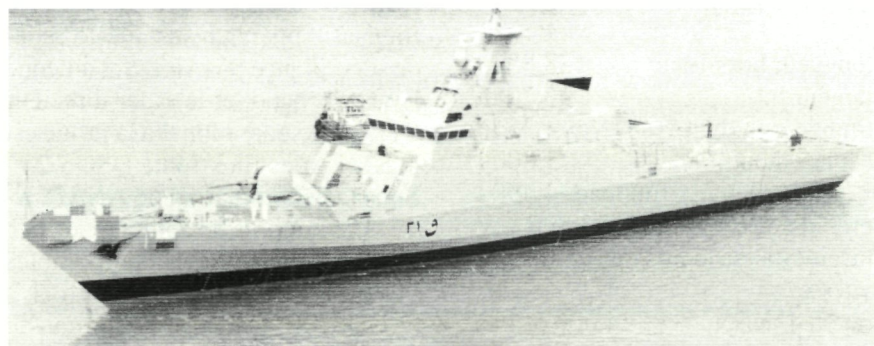
### Corvettes pour Oman.

Vosper-Thornicroft a lancé le 21 sept '94, la première d'une paire de corvettes de 1.400 t. (f.l.) destinées à la Marine Royale d'Oman.

Celle-ci porte le nom de QUAHIR et AMWAJ (conquérant des flots) et commencera ses essais à la mer en mai '95, pour entrer en service en février '96.

Le second navire de cette classe sera lancé en septembre '95. Basé sur le modèle "Vigilance" de V.T., la corvette est équipée d'une propulsion diesel composée de 4 Crossley-Pielstick 16 cylindres PA 6V 280 STC accouplés par deux en configuration CODAD sur deux arbres d'hélice devant procurer au bâtiment une vitesse de 20 noeuds sur deux moteurs et de 25 noeuds sur quatre moteurs.

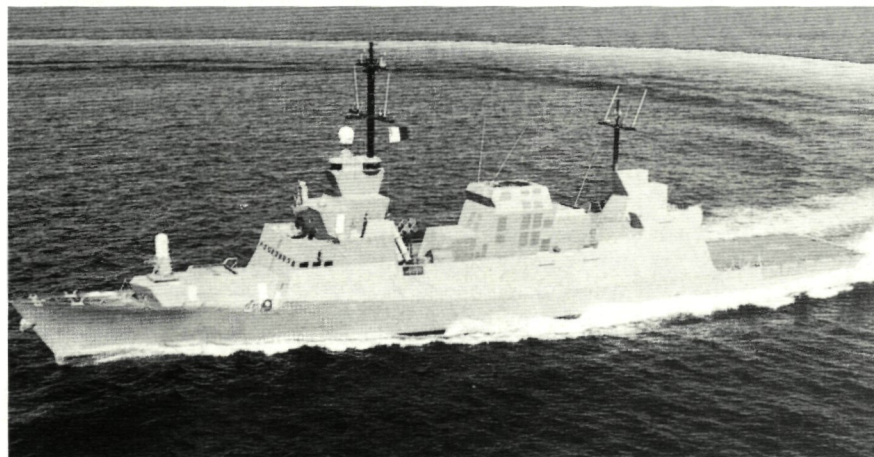
L'armement comprend un canon OTO Melara de 76 mm Super rapide et à console de tir de Signaal, 2 quadruples EXOCET MM40 SSM et d'une Crotale 8 tubes de Thomson CSF et de 2 automatiques 20 mm. Il



Quahir al Amwaj

Length oa/wl	83.70/76.00m
Beam mld	11.50m
Depth mld	7.20m
Draught amidships (max)	3.60m

Propulsion power	4 x 5570kW
Speed 2/4 engines	+20/25 knots
Complement	60 persons



Eilat

n'y a pas d'armement anti sous-marin. Une plate-forme d'appontage peut recevoir un appareil de 9.000 kg. La corvette navigue avec un équipage réduit de 60 hommes, mais les installations sont prévues pour un surplus de 21 en cas de complément d'armement, ou pour les besoins d'écologie.

(MER nov. '94)

Capitaine de vaisseau (hre)  
J.C. Liénart



# MARITIEM PANORAMA

## DE OOSTENDSE ZEEGOEDERENTRAFIEK IN 1994

Nu de eindcijfers 1994 voor handels- en RMT-haven gekend zijn, is het ons mogelijk de globale balans op te maken van de zee-goederentrafiek in het Oostendse haven-complex. Zeggen wij onmiddellijk dat de gerealiseerde 5.262.888 ton een achteruitgang betekent van 6,3% ten opzichte van 1993.

Doordat elke deelhaven een eigen berekeningswijze hanteert, zijn hun statistieken soms moeilijk vergelijkbaar. Ook de concurrentie tussen de havens onderling vervalst soms de gepubliceerde gegevens, want elk een, en vooral RMT, wil zijn cijfers ietwat opkrikken. In dit artikel zijn de statistieken berekend aan de hand van betrouwbare bronnen.

### Ro-ro primeert voor 58% in handelshaven

Voor de handelshaven onder stadsvoogdij worden de statistieken berekend door Sally Line en de havenkapiteindiensten. Ze brengen een duidelijk overzicht van het aantal verscheepte trailers op de Oostende-Ramsgatelijn met het daarbijhorend brutogewicht. Deze cijfers zijn bij vergelijking als correct te beschouwen.

De statistieken i.v.m. de andere trafieken worden door de havenkapiteindiensten slechts globaal gepubliceerd. Hierdoor is het onmogelijk de trends van de afzonderlijke trafieken te volgen. Ook de promotiedienst van het "Havenbedrijf Oostende" verklaart geen belang te stellen in het opmaken van deze statistieken. Waarempel een hoogst paradoxaal standpunt dat beslist niet ten goede komt aan de goede faam van de Oostendse haven!

Volgens de globale statistieken blijkt also dat de handelshaven in 1994 een recordbalans van 3.468.537 ton zee-

goederentrafiek realiseerde, waarvan 2.033.342 ton ro/ro-vrachten. Dit is een aandeel van liefst 58%. De rest van het goederenpakket bestaat voor circa 35% uit droge massagoederen (hoofdzakelijk bouwmaterialen) en voor 7% uit vloeibare bulk (overwegend gasolie voor de vissersvloot). De ro/ro-functie is dus primordiaal in de handelshaven zoals blijkt uit tabel I hieronder.

Tabel I		
Handels-haven 1994	Aantal trailers	Bruto gewicht
Ro/ro-goed.	94.075	2.033.342t.
Andere goed.	-	1.435.195t.
Totaal	94.075	3.468.537t. +1,4%

### RMT-trafiek nauwkeuriger berekend

Anders is het gesteld met de RMT-haven, waar enkel het aantal verscheepte trailers en toeristische wagens opgegeven wordt. Over het brutogewicht van deze vrachten geeft RMT geen cijfers prijs. Ook dient vermeld te worden dat de RMT-directie voor 1994 geen officiële cijfers wou publiceren. Het is dus aan de hand van onderhands doorgespeelde statistieken dat wij de RMT-balans moesten opmaken. Vermelden we evenwel dat deze gegevens betrouwbaar zijn.



Om de brutogewichten te vinden, passen we de methode van de Oostendse Havengemeenschap toe. Ze ligt trouwens voor de hand daar de Sally- en RMT-trafiek volledig identiek is. Voor 1994 bedraagt de gemiddelde tonnage per trailer 21,62 ton bij Sally Line. Passen wij dit nu toe op de vervoerde RMT-vrachteenheden, dan bekomt men een tonnage van 1.532.598 ton.

Voor het bepalen van het bruto-gewicht der toeristische voertuigen door RMT, kunnen de MBZ-normen gebruikt worden. Die zijn immers zeer aanvaardbaar en stellen 1 TV= 1.111 kg. Aldus kunnen wij de tonnage van de verscheepte toeristische voertuigen bij RMT bepalen en dit was 261.357 ton. Als we dit alles samenvatten in tabel II blijkt dat RMT in 1994 zo'n 18% minder vracht heeft vervoerd dan het jaar voordien.

Tabel II		
RMT-haven 1994	Aantal	Bruto-gewicht
Personen-wagens	235.001	261.753t.
Vrachtwagens	70.888	1.532.598t.
Totaal	305.889	1.794.351t. (-18%)

## Sally Line dominerend in ro/ro-trafiek

Aan de hand van tabel I en II is het nu mogelijk een juist beeld te geven van de globale trafiek in het hele havencomplex alsook een overzicht van het ro/ro-verkeer. Qua ro/

ro-vrachten vatten we dit samen in tabel III. Hieruit blijkt dat Sally Line liefst 53% van deze trafiek voor zijn rekening neemt. Dat is het eerste jaar dat RMT het onderspit moet delven op dit gebied en haar dominerende positie in de Oostendse haven moet prijsgeven.

Het was ook de eerste maal in 1994 dat de ro/ro-trafiek in het Oostendse havencomplex achteruit ging. Weliswaar ging Sally Line lichtjes vooruit (+1,2%), maar RMT leed daarentegen zware verliezen (-18%). Zo komt het dat het ro/ro-zeegoederen-verkeer in globo met 9% regresseerde. Dit is beslist een treurige vaststelling die pleit voor een spoedige herschikking van de RMT-strategie.

Tabel III		
ro/ro-trafiek 1994	Tonnage	Aandeel
RMT-haven	1.794.351t.	47%
Handels-haven	2.033.342t.	53%
Totaal	3.827.693t.	100% (-9%)

## Oostendse haven met 6,3% achteruit in 1994

Tot slot brengen wij hieronder de balans van de globale zee-goederen-trafiek van het Oostendse havencomplex. Voor 1994 was dat 5.252.492 ton of 6,3% minder dan in 1993. Zo was Oostende de enige zeehaven van het land die vorig jaar achteruit boerde. Alle andere havens boekten inderdaad vooruitgang. Dat was te wijten aan de heel slechte pres-

taties van RMT.

Drie belangrijke conclusies liggen voor de hand. Ten eerste, dat de handelshaven de groeipool is van het havencomplex met 2/3 van de totale trafiek. Ten tweede, dat liefst 73 % van de globale trafiek uit ro/ro-goederen bestaat. Ten derde, dat het RMT is die de groeicijfers van de globale trafiek negatief beïnvloed. Samengevat geeft dit tabel IV hieronder.

Tabel IV		
Oostende 1994	Tot. trafiek	Aandeel
RMT-haven	1.794.351t.	35%
Handels-haven	3.468.537t.	65%
Totaal	5.262.888t. (-6%)	100%

Tot slot brengen wij in tabel V het overzicht van de zeegoederentrafiek in 1994 in de vier Belgische zeehavens.

Tabel V		
Havens 1994	Globale trafiek	Evolutie 1994/93
Antwerpen	110 milj.t.	+8%
Zeebrugge	32 milj.t.	+5%
Gent	24 milj.t.	+8%
Oostende	5 milj.t.	-6%
Nieuwpoort	1 milj.t.	st.q.
totaal	172 milj.	-

H. Rogie





# In het vooruitzicht van het nakende millenium

## REELE TOEKOMSTPERSPECTIEVEN VOOR OOSTENDSE HAVEN

Op het forumgesprek dat de Oostendse havengemeenschap onlangs organiseerde, hield voorzitter A. Maenhout een merkwaardige toespraak over de toekomstige evolutie van de Oostendse haven. Vice-premier Johan Vande Lanotte kwam hem een hart onder de riem steken en verklaarde er dat de Ensorstad het jaar 2000 met nieuwe ideeën en optimisme tegemoet gaat.

Dat was trouwens het motto van het hele forumgesprek: geloof in de toekomst, geloof in de mogelijkheden van Oostende die moet uitgroeien tot een volwaardige en competitieve snelhaven voor shortsea-trafiek. Alle troeven zijn voorhanden om dit doel te bereiken en daarom ook moet eensgezind geijverd worden om van de overheid hiertoe de nodige steun en kredieten te krijgen.

### Overgaan op diversificatie

De Oostendse goederenbehandelaars realiseren een jaaromzet van meerdere miljarden BEF en zorgen voor honderden jobs in de regio. Ze voelen zich echter competitief beperkt door het gebrek aan diversificatie van de zeetrafiëk, verklaarde voorzitter Maenhout. Inderdaad, circa 75% van het Oostendse zee-goederenverkeer bestaat uit ro/ro-vrachten die dan nog op één bestemming is geconcentreerd, met name Ramsgate.

Deze behandelaars zijn dan ook verplicht via buurhavens van Oostende

te verschepen. Zo beginnen zij een eerste vorm van delocalisatie toe te passen, wat nadelig kan zijn voor de verdere expansie van de Oostendse zeetrafiëk. Daarom pleitte Maenhout voor een eerste ingreep met het oog op de toekomstkansen van de haven: overgaan tot diversificatie, zowel van goederensoorten, als voor bestemmingshavens, als rederijen en scheepslijnen.

### Nieuwe meerplaatsen creëren

Nieuwe ondernemers aantrekken, impliceert een exploiteerbare infrastructuur en nieuwe aanlegplaatsen met bijhorende terreinen. Daarom moeten de havenrenovatiewerken bespoedigd worden en vooreerst moet er gedacht worden aan het optimaliseren van de voorhaven. Zo moet er eind 1996 een nieuw tijdok van 8 m diepte klaarkomen, met voldoende terreinen achteraan om er nieuwe trafieken aan te trekken.

Ook het overige gedeelte van de Diepwaterkaai zal versterkt en verdiept worden tot 8 meter. Zo de kredieten hiertoe tijdig binnenkomen, zal een nieuwe ro/ro-berth er eind 1996 aangelegd worden. Verder zouden begin 1997 drie nieuwe aanlegplaatsen in de voorhaven kunnen gerealiseerd worden, wat bijkomende trafieken voor Oostende moet aantrekken. Kortom, het creëren van nieuwe meerplaatsen is dan ook een tweede betrachting om de toekomst van de haven veilig te stellen, verklaarde

voorzitter Maenhout.

### Eenheid van beheer verzekeren

Het aanleggen van voornoemde drie aanlegplaatsen kan evenwel voor problemen zorgen. Ze zijn immers gelegen in een zone van de voorhaven, die bij wet ter beschikking staat van RMT en waarover het havenbedrijf Oostende geen bevoegdheid heeft. Aldus moet met RMT worden onderhandeld -zo ze hiertoe bereid is- om er concurrerende trafieken te kunnen aantrekken. Zo komt men tot de onthutsende vaststelling, zei Maenhout, dat de belangen van RMT niet altijd dezelfde zijn als die van de Oostendse haven.

Daarbij komt nog dat federaal België het beleid van de zeehavens aan het Vlaams Gewest heeft toevertrouwd, uitgezonderd het beheer van RMT. Zo blijft een groot deel van de Oostendse voorhaven, waar de staatsrederij opereert, onder de bevoegdheid van de federale regering. Zo'n paradox bestaat alleen in de haven van Oostende.

Om aan deze onzinnige toestand te verhelpen, moet het havenbedrijf Oostende de exclusieve bevoegdheid hebben over het hele havencomplex zoals in alle andere Vlaamse havens. Alléén dan is een efficiënt beleid mogelijk, en dat is dan ook, volgens Maenhout, de derde voorwaarde om de toekomst van Oostende te verzekeren.



## RMT behouden en cruiseschepen aantrekken

**L**os daarvan, pleit de Oostendse Havengemeenschap voor het behoud van RMT in Oostende. De remedies voor het saneren van onze staatsrederij zijn gekend. Welke vorm het nieuwe RMT-beleid ook mag krijgen, moet het beantwoorden aan de commerciële belangen van de klanten en zorgen voor de groots mogelijke tewerkstelling in de regio. Dat

is een vierde voorwaarde om de toekomst van Oostende veilig te stellen.

Een laatste betrachting is volgens Maenhout het aantrekken van cruiseschepen. Als enige Westeuropese haven kan Oostende deze schepen laten afmeren midden in de stad en dit is een reden temeer om spoed te zetten achter het creëren van nieuwe aanlegplaatsen in de voorhaven. Zo zien we dat de mogelijkheden van Oostende reëel zijn en bepaald ge-

diversifieerd. Met veel optimisme kan de toekomst van de haven dan ook ingeschat worden.

Volharden, hard werken en waakzaam blijven, is de leus van de Oostendse Havengemeenschap en haar voorzitter. Wij wensen ze veel succes in hun onderneming want, zoals wij het herhaaldelijk benadrukten in onze artikels, is Oostende beslist een haven met toekomst.

# RMT MOET HAAR MONOPOLIE OPGEVEN

**D**at de Regie voor Maritiem Transport (RMT) de expansie van de trafiek in de Oostendse voorhaven remt, is thans duidelijk. Recente verklaringen over het monopolie van RMT in dat havengedeelte laten hieromtrent geen twijfels bestaan: onze staatsrederij duldt geen concurrentie op haar domein en stelt aldus haar eigen belang boven dat van de Oostendse haven.

Ter herinnering weze gezegd dat het havencomplex van de Ensorstad uit twee grote delen bestaat qua maritieme handelstrafiek. Zo is er de handelshaven onder stadsvoogdij bestaande uit de drie dokken van de achterhaven en de Diepwaterkaai. Daarnaast is er de RMT-haven die het grootste gedeelte van de voorhaven beslaat en door Verkeerswezen wordt uitgebaat.

## RMT moet inbinden

**H**et belang van RMT voor de maritieme expansie van de voorhaven slinkt gestadig aan. Thans opereert de rederij er met slechts 3

carferries en 2 jetfoils. De bestaande ro/ro-berth werken op verminderde capaciteit en een groot deel van de RMT-terreinen gelegen op de oosteroever is onbenut. Kortom is het duidelijk dat de omvang van het RMT-domein in de voorhaven in omgekeerde verhouding staat tot het belang van haar activiteiten.

Daarom ook gaan stemmen op om hierin verandering te brengen. In het raam van de uitgevoerde renovatiewerken wil men de voorhaven meer renderend maken door het aantrekken van nieuwe ro/ro-trafiek en cruisevaart. Daardoor is er inderdaad plaats genoeg. Enkel de infrastructuur dient in die zin aangepast.

Zo pleitte de vzw "Oostendse Havengemeenschap" onlangs voor het aantrekken van nieuwe operators in de voorhaven, waar ze begin 1997 over drie nieuwe meerplaatsen zouden kunnen beschikken. Er is inderdaad interesse van bestaande rederijen die vanuit andere havens met succes opereren. Daarnaast zou aan berth nr 1, gelegen dicht bij het centrum van de stad, cruise-schepen kunnen aanleggen.

## Plaats voor andere operators

**D**it alles impliceert uiteraard een herverkaveling van de beschikbare plaatsen, zodat RMT haar overbodige terreinen en ro/ro-berths aan andere operators kan overdragen. Aldus zou de voorhaven een maximale efficiëntie kennen en niet uitsluitend het werkterrein van de kwijnende RMT blijven.

Dit schijnt evenwel geen gemakkelijke operatie te zijn. Het gedeelte van de voorhaven waar RMT opereert, is haar bij K.B. toegewezen. Het "Havenbedrijf Oostende" heeft er bijgevolg geen enkele bevoegdheid. Het is dan ook duidelijk dat de wet gewijzigd moet worden en het volledige havengebied - zowel voor- als achterhaven - onder één enkele voogdij moet gebracht worden. Pas dan zal efficiënt havenbeleid mogelijk zijn in Oostende.

Aan de bevoorrechte positie van RMT in de Oostendse haven moet een eind komen teneinde de voorhaven optimaal te kunnen uitbaten. De



trafiekcijfers van onze staatsrederij slinken met de dag en het uitblijven van een nieuwe strategie om aan de chunnel het hoofd te kunnen bieden wordt haar noodlottig. De financiële put wordt steeds groter en de privatisering of het failliet staat voor de deur.

## RMT niet akkoord

**P**as had de Oostendse Havenge-meenschap haar standpunt daar-omtrent bekendgemaakt, of RMT reageerde scherp terug. Directeur-generaal Eric Depraetere repliceerde inderdaad dat zijn rederij er hoege-naamd niet aan denkt haar bevoor-rechte positie in de Oostendse voor-haven prijs te geven. Hij verklaarde zich radicaal gekant tegen het intro-

duceren van andere operators in de voorhaven, waar ze uiteraard met RMT zouden concurreren.

Aldus komt men tot de onthutsende vaststelling dat de belangen van RMT niet dezelfde zijn als die van de Oost-endse haven. Deze tegenstelling komt duidelijk tot uiting in het feit dat de Vlaamse havens onder de bevoegd-heid vallen van het Vlaamse Gewest, met uitzondering van RMT en haar voorhaven die federaal bestuurd blij-ven. Zo'n paradox is enig in ons maritiem België. RMT doet dus wat ze wil en blijft de voorhaven mono-poliseren.

Aan deze onzinnige toestand moet beslist verholpen worden. Het gaat immers niet op dat de expansie van de maritieme trafiek in de Oostendse

haven geremd wordt door een rederij die niet de minste moeite doet om haar rendabiliteit te vrijwaren en nog al-tijd de kat uit de boom kijkt wat be-treft haar verweer tegen de concur-rentie van de kanaaltunnel.

Iedereen is het eens dat RMT in Oost-ende moet blijven en tot een com-petitief bedrijf moet hervormd wor-den. Maar daarnaast is het even dui-delijk dat de vrijgekomen ruimte in de voorhaven ter beschikking moet komen van andere operators. De prijs die voor het renovatieplan betaald wordt, vereist immers een optimaal gebruik van de beschikbare haven-ruimte.

H. Rogie

Uit sympathie

**VERYSER**



Open van 8.30u - 12.30u en 13.30u - 18u  
Gesloten op zondag en maandagvoormiddag

**Torhoutsesteenweg 307/309  
8400 OOSTENDE**

Tel: 059/80.22.77 Fax: 059/80.31.08

**KB-Beleggingen**

## Zo de *beleggingsstrategie* Zo de bank

In de KB-fondsenwaaier zit beslist een belegging die in uw strategie past.

Van obligaties over aandelen tot vastgoed.

Van regionale tot internationale spreiding.

Van éénmunt- tot éénbeursbeleggingen.

Prospectus en informatie vindt u in elk KB-kantoor.



KREDIETBANK. THUIS BIJ DE BANK VAN HIER.



# THE CUTTY SARK CONNECTIONS

Pour la troisième fois en 10 ans, les grands voiliers qui participeront à la célèbre "Cutty Sark Tall Ships' Races" feront escale au port de Zeebrugge. Très exactement du 16 au 20 août prochain.

L'événement est d'importance pour l'image de marque de ce vaste port de mer belge créé en 1895 qui, grâce à d'énormes investissements, a connu au cours de la récente décennie le taux de croissance le plus élevé d'Europe. Le trafic de marchandise enregistré y est en effet passé de 9,3 millions de tonnes en 1982 à plus de 33,4 millions en 1992.

Ces jours-là des milliers de passionnés des choses de la mer se presseront autour des bassins pour y admirer ces voiliers, majestueuses cathédrales issues d'une époque révolue. En préambule de cet happening estival, nous nous plaisons à rappeler ici, fort à propos, quelques éléments historiques qui forgent une belle histoire qui remonte à une fabuleuse épopée déjà lointaine.

En 1868, un jeune concepteur anglais de talent, Hercules Linton qui, assisté par l'ingénieur William Dundas Scott-Moncrief, dessina les plans d'un élégant voilier de 69,7 mètres de long, conçu pour la vitesse. Celui-ci, gréé en 3 mâts-carré, fut lancé le 22 novembre 1869 chez Woodyard à Dumbarton pour le compte d'un certain John Willis, surnommé "Old White Hat", un "personal shipowner" londonien d'origine écossaise, qui le destinait au commerce du thé de Chine. Baptisé CUTTY SARK, il fut ensuite transféré aux Leven Shipyards (Clyde-Ecosse) de William Denny and Bros qui l'armèrent pour son maiden-trip.

De par la finesse des lignes de sa co-

que et la perfection de coupe de sa voilure, ce voilier se révéla d'emblée un des plus rapides coureurs de vent de l'époque et fut bientôt considéré comme l'archétype de tous les clippers construits au cours du 19<sup>e</sup> siècle. Le plus célèbre aussi!

Si des noms de légendaires clippers du thé tels que ARIEL, TAEPING, SIR LANCELOT, CUTTY SARK ou THERMOPHYLAE enflamment encore l'imagination, il faut savoir que la dénomination "clipper" ne désigne pas le type de gréement de ces voiliers d'exception, mais se réfère en fait à la forme de la coque et à la hauteur des mâts, deux paramètres voués à la performance.

C'est vers 1825 qu'apparut ce nouveau type de voilier, conçu avec une coque fine et élancée, étroite par rapport à la longueur totale, et dotée de 3 très hauts mâts (env. 60 m) destinés à porter une quantité impressionnante de toile, par tous les temps.

Le CUTTY SARK ne fit pas exception à la règle. Dès ses premières campagnes, il enregistra des temps de traversées remarquables. Propulsé par 2.970 m<sup>2</sup> de toiles réparties en 34 voiles (dont 1 cacatois au grand mât et des bonnettes à la misaine), il mit respectivement 109,107 et 120 jours de 1870 à 1873, de Shanghai à Falmouth et 118, 122, 108 et 122 jours de Woosung à Deal (G.B.) entre 1874 et 1877.

Las, déjà à cette époque, le CUTTY SARK, comme tant d'autres "windjammers" d'ailleurs, livrait une lutte éperdue contre la concurrence grandissante des vapeurs. Ces derniers, n'étant pas tributaires des vents étaient plus réguliers et, passant désormais par le canal de Suez inauguré en 1870, gagnaient de ce fait



plus de 4.000 nautiques par traversée. Autant d'avantages qui leur permettaient de monopoliser de plus en plus les taux d'affrètements élevés offerts pour le transport de certains types de cargaisons.

Face à cette situation, il fut décidé dès 1883, d'affecter le CUTTY SARK aux voyages vers l'Australie, où le commerce de la laine offrait encore quelque rentabilité. Lors de sa première campagne il mit à peine 82 jours pour rallier l'Angleterre à la Nouvelle Galles du Sud (Nouvelle Zélande).

Dans ces années-là, le capitaine Richard Woodget, un officier hors pair qui le commanda de 1885 à 1895, enregistra à de multiples reprises des temps de passage exceptionnels vers l'Océanie. Vent sous vergues, il filait jusqu'à 17 noeuds, parcourant régulièrement plus de 350 noeuds en 24 heures!

Au cours de ces retours d'Australie ou de Nouvelle Zélande, le CUTTY SARK lutta souvent de vitesse avec son célèbre challenger, le THERMOPHYLAE dont la voilure phénoménale lui permettait de marcher à 7 noeuds



par des brises incapables de souffler une bougie allumée.

Quoique l'issue de ces compétitions fut parfois sujette à caution, le CUTTY SARK détient néanmoins le record absolu de traversées entre Sydney (Australie) et Lizard Point (G.B.) en 70 jours (1887); Newcastle (Nlle Zél.) et Lizard en 69 jours (1887-1888) et Sydney-Ushant (G.B.) en 67 jours en 1885!

Las, le début du 20<sup>e</sup> siècle sonna irrémédiablement le déclin de la voile au profit des navires à propulsion mécanique.

Par manque de rentabilité la plupart des grands voiliers furent démolis ou condamnés à servir de pontons à charbon.

Le CUTTY SARK eut cependant la chance d'être vendu à l'armement portugais J.A. Ferreira pour lequel il navigua de 1895 à 1920 sous le nom de FERREIRA, avant de passer sous le guidon de la Companhia Nacional de Navegacao de Lisbonne qui l'arma également au commerce jusqu'en 1927, cette fois sous le nom de MARIA DO AMPARO. Cependant tous ses équipages successifs continuèrent à l'appeler familièrement par son nom d'origine traduit en portugais: EL PIQUINA CAMISOLA, autrement dit "la petite (courte) chemise"!

En fait, le nom CUTTY SARK, qui signifie "Courte Chemise" en écossais, est issu d'un poème légendaire de Robert Burns intitulé "Tam O' Shanter" (1790), du nom du personnage central, un fermier, qui fut un soir de tempête, pris à partie par "des sorcières dansant la veille de la Toussaint".

La légende rapporte que, poursuivi par l'une d'elles dénommée Nannie - qui portait une "mini-shirt" - Tam O' Shanter ne dut son salut qu'en sautant avec son cheval au-dessus de la Doon, une rivière d'eau vive que ne pouvaient franchir les sorcières. Toutefois au cours de cette poursuite éperdue, Nannie parvint à arracher quelques crins de la queue de l'animal.

Cette sorcière, décrite comme arborant des "draperies affriolantes", - qui sont loin d'être "cutty" d'après les normes actuelles - servit plus tard d'inspiration au sculpteur de la figure de proue du clipper. Et tout laisse à penser que "Old White Hat" baptisa son voilier de ce nom dans l'espoir qu'il fut aussi rapide que le héros de R. Burns.

En 1922, le célèbre clipper fut racheté aux Portugais pour la modique somme de 3.750 Pounds, par un certain Wilfried Harry Dowman, un capitaine au long cours anglais qui le destinait à l'entraînement de jeunes (futurs) marins.

"Once seen, never forgotten" avait coutume d'affirmer cet officier, car un jour de 1884, alors qu'il était lui-même "apprenti" sur le vapeur HAWHSDALE, il avait vu ce prestigieux voilier distancer d'importance son navire à hélice.

En 1938, deux ans après sa mort, sa veuve céda le voilier au Thames Nautical Training College, qui l'amarra sur la Tamise, à côté du training-ship WORCESTER.

Il survécut à la guerre malgré les bombardements sur Londres et en 1949 le Thames College le céda à son tour à une nouvelle association fondée pour la circonstance: la CUTTY SARK PRESERVATION SOCIETY qui se chargea de le remettre en état et de construire une cale sèche à Greenwich pour conserver intact ce monuments national, témoin remarquable de l'histoire et de la tradition maritime britannique.

## Par delà ...

... un midi de 1923, au numéro 3 de la St. James's street à Londres. Les négociants en vins londoniers Berry Bros and Rudd invitèrent James Mc Bey, artiste écossais de renommée, à déjeuner, pour discuter d'une nouvelle marque de whisky "clair" que l'entreprise s'appêtait à lancer sur le marché. Mc Bey proposa de

l'appeler "Cutty Sark", du nom du voilier qui faisait alors la "une" des journaux de l'époque et qui venait d'être racheté aux Portugais par le capitaine anglais W. Dowman.

D'emblée Berry et Rudd adoptèrent la proposition de Mc Bey et le chargèrent de créer un label original pour leur nouveau produit. Label que nous connaissons tous, car depuis ce jour-là ni la représentation du Cutty Sark ni les lettres tracées à la main sur fond jaune n'ont été modifiées.

## Et vint ... un jour de 1972, à Londres.

Les successeurs de Berry et Rudd se soucièrent de la situation financière difficile avec laquelle la "Sails Training Association" était confrontée, et surtout de l'apport international des célèbres courses de grands voiliers qu'ils organisaient depuis 1956 et la façon dont celles-ci contribuaient à l'entente internationale.

Si le CUTTY SARK à Greenwich, était désormais immortalisé conclurent-ils, pourquoi ne ferait-ils pas de même pour leur homonyme Cutty Sark Scots Whisky. De plus, ils feraient oeuvre utile en collaborant activement à la promotion des réunions annuelles des grands voiliers, suivant en cela l'ancienne tradition des marins.

C'est depuis lors que cette marque de whisky sponsorise chaque année la "Cutty Sark Tall Ships Race", qui permet à des milliers de jeunes de toutes les nationalités de régater en mer à bord de voiliers exceptionnels. De participer aussi à une expérience extraordinaire, dans un esprit de rivalité amicale et de créer au delà des océans, des liens privilégiés.

Quant au célèbre clipper CUTTY SARK, qui coule désormais des jours heureux à Greenwich, on peut déambuler à loisir sur ses ponts en teck, en rêvant à une fabuleuse époque. Y contempler aussi sa célèbre figure de

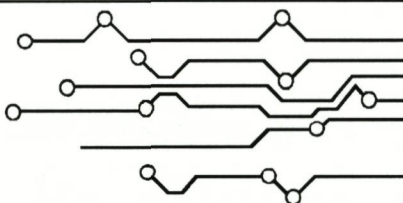


proue; cette Nannie qui tient dans la main gauche tendue, quelques crins du cheval de Tam O'Shanter. Comme ils sont censés porter bonheur et conjurer le sort, c'est sans doute la raison pour laquelle ceux-ci sont régulièrement "prélevés" par quelque visiteur par trop superstitieux.

Mais point de panique; il nous fut confié dans un pub des environs, devant un verre de ... "Cutty", que plu-

sieurs balles de poils de quadrupèdes étaient conservées en réserve, dans un "store" de l'entrepont. Just in case of ...!

**Saint Bernard du Spuikom.**

<b>FRANK</b> / <b>DIERICKX</b> / <b>INFORMATICA</b> / BVBA netwerken van PC's onder <b>Novell NetWare</b> standaard- en maat- <b>software</b> <b>Cubik</b> boekhouding, facturatie, voorraad- & ordebeheer, ..... opleidingen (Microsoft, Novell NetWare, Cubic) service en support		 <b>Tulip</b> computers <b>Hewlett Packard</b> printers <b>Epson</b> printers  <b>Ricoh</b> fax-apparaten <b>USRobotics</b> modems  3M diskettes en tapes HP- & Epson-toners Epson-printerlinten
Kruisstraat 92B, 3120 TREMELO, telefoon 016/53.80.08, fax 016/53.80.90		

 <b>GOEKINT</b> GRAPHICS	Tijdschriften Boekwerk Jaarverslagen Reclame- en Handelsdrukwerk  Industriepark 8400 Oostende Tel. (059) 51 43 43 Fax (059) 51 44 43
---	---



# 1994: CRISISJAAR VOOR BELGISCHE ZEEVISSERIJ

Voor onze reders en vissers was 1994 ongetwijfeld het moeilijkste jaar dat ze ooit doormaakten. De rendabiliteit van de vloot slonk naar een dieptepunt, wat zich ondermeer uitte in een mindere aanvoer van zeeproducten en een lagere prijswaarde. Bovendien daalde de numerieke capaciteit van de vloot tot een kritisch minimum.

Inderdaad, de Europese richtlijnen inzake afslanking van de visserijvloten leidden ertoe dat ons vlootbestand op 31 december 1994 tot 155 vaartuigen was geslonken, hetzij 26 eenheden minder dan het jaar voordien. Een verdere sanering van onze vloot zou haar leefbaarheid in het gedrang brengen en daarom ook slaagde het departement Landbouw erin de afslankingsgrens op 22.000 brutoton en 92.000 PK te brengen, wat een vloot van circa 150 schepen zou in stand houden.

## EG-beleid remde produktiviteit af

Hiermee is dan ook de hoofdzak van alle problemen geciteerd: het visserijbeleid van de Europese Commissie dat een drastische afslanking van de vloten vooropstelt, samen met een strengere reglementering inzake vangstquota. Nog nooit hebben deze maatregelen zo zwaar gewogen op de rendabiliteit van de vloot als in 1994.

Ondanks frequente quotaruil, dienden in 1994 een negental visbestanden gesloten te worden, waaronder een 5-tal tongstocks. Zo werd het globale tongquotum dan ook integraal opgevestigd. In de Noordzee werd de tongvisserij gereguleerd en werden maximale vangsthoeveelheden per schip toegekend.

Daarbij komt nog dat het openstellen van de binnengrenzen tussen EG-landen enerzijds, en het GATT-akkoord anderzijds, zorgden voor verstoring van de inlandse markt door de import van goedkope vissoorten uit staten van het voormalige Oostblok. Dat had uiteraard een zeer nadelige weerslag op de prijsvorming van de door de Belgische vissersschepen aangelande vissoorten.

## Aanvoer en besomming gingen achteruit

Zo komt het dat een fel gereduceerde vloot in 1994 slechts 21.372 ton (-6%) vissoorten aanlandde in Belgische havens. Hun globale brutowaarde liep terug tot 2.235 miljoen BEF (-2%). Het aantal zeedagen slankte af tot 28.108 dagen (-7%) en de aanvoer per zeedag stagneerde bij 760 kg.

De stijgende aanvoertrend van Belgische vissersvaartuigen in vreemde havens zou in 1994 ietwat geremd zijn. Volgens voorlopige ramingen zou de aanvoer aldaar met 10% zijn afgenomen tot 8.400 ton, terwijl de brutobesomming met 4% tot 770 miljoen BEF zou zijn gedaald. Gunstiger prijzen liggen aan de basis van deze aanlandingen in vreemde havens.

Wanneer we nu de som maken van de aanlandingen van onze vissersvaartuigen in Belgische en vreemde havens, dan komt de globale aanvoer zo iets onder de 30.000 ton te liggen (-8%) en de totale waarde dichtbij de 3 miljard BEF (-3%). Men mag dus stellen dat 28% van de onder Belgische vlag gevangen vis in vreemde havens werd verkocht. Aldus samengevat in onderstaande tabel.

## Oostendse haven moet gepromoot worden

Ruim de helft van de aanvoer in Reigen havens werd in Zeebrugge geveild. De aanvoer verzwakte er evenwel met 16% tot 12.462 ton en ook de aanvoerwaarde ging achteruit tot 1.333 miljoen BEF (-7%). Dit laatste bedrag vertegenwoordigde 60% van de totale besomming door Belgische schepen in eigen havens aangeland.



Oostende kwam op de tweede plaats en genoot in 1994 een herstelgroei zowel qua aanvoer als qua waarde. De aan wal gezette hoeveelheden beliepen 7.819 ton (+2%), terwijl de besomming aangroeide tot 802 miljoen BEF (+9%). Tenslotte ging Nieuwpoort in 1994 verder achteruit met een aanvoer van 1.091 ton (-8%) en kromp de brutobesomming tot 100 miljoen BEF (-14%).


Noteren wij hierbij dat de Oostendse vissershaven te weinig gepromoot

Haven	Gewicht	Waarde
Zeebrugge	12.462 t.	1.333mlj BEF
Oostende	7.819 t.	802 mlj BEF
Nieuwpoort	1.091 t.	100 mlj BEF
Subtotaal	21.372 t. (-6%)	2.235mlj BEF (-2%)
Buitenland	8.400 t. (-10%)	700 mlj BEF (-4%)
Totaal	29.772 t. (-8%)	2.935 mlj BEF (-3%)

wordt en beslist betere resultaten verdient. Ze is bijzonder goed bereikbaar, zowel langs de zee als langs de weg. De nieuwe Zeebrugse vismijn is daarentegen moeilijker bereikbaar voor de vaartuigen gelet op de lange wachttijd en bij het versluizen. Dat zou op langere termijn nadelige gevolgen kunnen hebben.

H. Rogie





**PARIBAS BANK**  
BELGIE

**Paribas Oostende**

Leopold III laan, 13  
8400 OOSTENDE

Tel: 059/50.08.33 Fax: 059/80.87.27

**Kantoor­direkteur:** Dirk Haerinck

**Private Banking:** Etienne De Corte

**WEGWERPAANSTEKER**

marineblauw met  
witte opdruk

"BELGIAN NAVY"



**Prijs:** 80,-BEF  
+ 20,- portkosten



# DE ZEE EN DE KUNST

## EDMOND VANDERHAEGHEN

**E**dmond Vanderhaeghen (° Gent 06/05/1836) was o.m. als portretschilder werkzaam. Op gevorderde leeftijd kwam hij te Blankenberge wonen. Hij overleed er op 16/10/1919.

Al bij al blijft hij nog een raadselachtig figuur over wie eigenlijk niet zoveel geweten is.

Hij schilderde marines, duin- en strandgezichten en visserstypes. Inspiratie vond hij te Blankenberge zelf, maar ook in Wenduine, Heist en Knokke. Hij nam deel aan het Salon 1888 te Antwerpen met twee drieluiken handelend over het Blankenbergse vissersleven:

1 "VISSERIJ TE BLANKENBERGE"

middentaferaal: het vertrek ter visvangst

linkerluik: garnalvissers

rechterluik: God beware U

2 "TERUGKEER VAN DE VISVANGST TE BLANKENBERGE"

middentaferaal: het mijnen van de vis ("la crieé")

linkerluik: visdragers

rechterluik: visdraagsters

De catalogus van het Salon 1888 te Antwerpen geeft als adres op: Jules Boyavalhelling, 3 (nu Willem Van Heckeheiling).

In januari 1890 exposeerde hij tegelijk met de al even slecht gekende William HALKETT in de "Cercle Artistique" te Brussel. In "La Fédération Artistique" van 26/01/1890 vonden we een positieve bespreking van zijn werk. De criticus vermeldde echter slechts één werk bij naam: "Duinen te Heist".

Zijn kleurlitho's met voorstellingen van vissersfiguren in traditionele klederdracht (1890) genieten enige bekendheid in verzamelaarskringen. De gemeente Blankenberge bezit een kleine verzameling werk van VANDERHAEGHEN. Het stads-

archief Oostende bezit enige kleurlitho's waarvan we er hier één afbeelden.

N. Hostyn

Conservator Sted. Musea Oostende





# FKP LEGEIN wordt 20e COMSTANAVFORCHAN

**N**a deelname aan de NAVO-oefening "BLEU HARRIER" in het westelijk deel van de Baltische Zee en het Skaggerak (24 april tot 4 mei) liep STANAVFORCHAN op 9 mei de marinebasis van Zeebrugge binnen, bestaande uit BNS Lobelia, HMS Atherstone, HrMs Alkmaar, HDMS Gronsund, FGS Duren en het logistieke steunship FGS Westerveld.

Twee dagen later werd de jaarlijkse "Change of Command" ceremonie uitgevoerd waarbij de uittredende Comstanavforchan, Fregattenkapitan Hartmut WALTZ het operationele bevel van het eskader overdroeg aan Fregatkapitein Gilbert LEGEIN. FKP LEGEIN werd zo de 20e Comstanavforchan en 6e Belgische officier die het commando heeft over dit permanente NAVO-mijnenbestrijdingsverband.

Zijn voorgangers waren FKP F. Van Begin (mei 1973 - november 1974) FKP P. Marin (november 1977 - mei 1979), FKP G. Busard (mei 1983 - mei 1984), FKP R. Cuypers (mei 1987 - mei 1988) en FKP G. Saille (mei 1991 - mei 1992).

Op de plechtigheid waren o.m. aanwezig Admiraal Sir Hugo White (Comnavnorthwest), Divisieadmiraal Herteleer (Stafchef Zeemacht) KTZ Thibault de Maisières (Comopsnav), FKP Bartier (Navcomzeb), Rear-Adm. John Pearson (Hoofd Mijnenbestrijding US Navy), verschillende hooggeplaatste Belgische- en NAVO-militairen en als eregast Generaal Sir J. Mackenzie (Deputy SACEUR).

De dag nadien verlieten de schepen Zeebrugge richting Middellandse Zee. Na een stop in Carthage, Spanje (20 mei) en La Madellena, Sardinië (25 mei) nam het eskader deel aan de oefening "TRIDENTE" (27 mei tot 1 juni) in Italiaanse kustwateren en "ALCUDRA" (13-24 juni) in Spaanse kustwateren.

Na nog enkele Passex-oefeningen

voor de Portugese en Franse kust (27 juni-27 juli) keren de schepen dan terug naar hun respectievelijke thuishavens voor het zomerverlof.

Zoals in 1993 stuurde de US Navy ook dit jaar 4 Avenger-klasse schepen. USS Gladiator, USS Devastator, USS Warrior en USS Pioneer maakten deel uit van STANAVFORCHAN van 24 april tot 20 juli. Spijtig genoeg waren deze schepen niet aanwezig op de COCC in Zeebrugge. Na oefening "BLEU HARRIER" brachten ze namelijk een afzonderlijk bezoek aan St. Petersburg, om het eskader pas op 12 mei terug te vervolgen.

Na het zomerverlof, eind-augustus, wordt het vlootverband opnieuw gevormd.

STANAVFORCHAN zal dan bestaan uit BNS Godetia, BNS Narcis, FGS Minden, HrMs Alkmaar en HMS Sandown. Na een korte opwerking en een bezoek aan Antwerpen beginnen de schepen dan een nieuwe intensieve trainingsperiode. Gestart wordt met de oefening "SANDY COAST" voor de Belgisch/Neder-

landse kust (4-22 september), gevolgd door oefeningen voor de Duitse, Nederlandse en Engelse kust.

Eind oktober keren de schepen terug naar Oostende voor een trainingssessie met de Minecountermeasure Tactical Trainer.

In november volgen oefeningen voor de Deense en Duitse kust, waarna de schepen begin december de haven Tallinn in Estland zullen bezoeken. Tijdens de transit van en naar deze haven zal Stanavforchan Passex-oefeningen uitvoeren met "Partnership for Peace" (PfP) marines.

Bij het lanceren van hun PfP-programma in 1994 verbond de NAVO zich ertoe om regelmatig zulke oefeningen te organiseren met de strijdkrachten van de vroegere Oostbloklanden.

Verschillende malen per jaar wordt aan de PfP-marines de kans geboden samen met de NAVO-marines te oefenen. Hierbij ligt de nadruk vooral op de basisbegrippen inzake tactische en communicatie procedures en het werken in multi-nationale vlootverbanden om de interoperabiliteit te



V.l.n.r. Admiraal Sir Hugo White, Fregatkapitein Gilbert Legein en Fregattenkapitan Hartmut Waltz



bevorderen. Dit met het oog om in de toekomst VN-opdrachten (zoals peacekeeping-search & rescue- en humanitaire-operaties) eventueel gezamenlijk uit te voeren.

Om zich vertrouwd te maken met de NAVO-procedures krijgen de PFP-marines een vrijgegeven versie van het naslagwerk "Nato's Experimental Tactics for Maritime Manoeuvring and Tactical Procedures".

Verder worden er ook officiële en niet-officiële bezoeken georganiseerd voor het marinepersoneel.

STANAVFORCHAN sluit 1995 dan af met een routinebezoek aan Kiel (8-10 december) waarna de schepen terug naar hun thuishavens varen voor een welverdiend Kerst- en Nieuwjaarsverlof.

In de nieuwe structuur van het NAVO-commando staat Stanavforchan normaal onder bevel van Comnavnorthwest, een onderhebbend commando van Saclant. Maar naargelang het NAVO-gebied waar het eskader opereert, wordt de operationele controle overgedragen aan de commandant van desbetreffend gebied.

Zo komt het eskader bvb. vanaf 18 mei tot 3 juli onder controle van Comnavsouth, van 4 tot 10 juli onder Cinciberlant van 28 augustus tot 24 september onder Comopsnav, en van 29 oktober tot 12 november onder bevel van Admiraldanfleet.

STANAVFORCHAN wordt nog steeds beschouwd als het best getrainde mijnenbestrijdingseskader ter wereld. Gedurende nu al 22 jaar heeft het vlootverband de haar opgedragen taken uitstekend uitgevoerd en aangetoond dat het, samen met STANAVFORLANT en STANAVFORMED, de naam van "NATO's Immediate Reaction Force" waardig is.

Normaal zou de naam van STANAVFORCHAN in juni 1994 gewijzigd worden in STANAVMINFOR, maar dit is uitgesteld tot een nog nader te bepalen datum.

Griekenland en Turkije hebben namelijk hun veto gesteld tegen deze naamsverandering. Beide landen zouden graag zien dat de NAVO een

afzonderlijk mijnenbestijdingseskader zou oprichten in de Middellandse Zee. Doch door de forse besparingen in hun zeestrijdkrachten kunnen de andere NAVO-partners moeilijk nog schepen vrijmaken voor een nieuw permanent NAVO-eskader zonder de eigen nationale opdrachten niet in het gedrang te brengen.

Temeer daar STANAVFORCHAN elk jaar toch voor een korte periode naar de Middellandse Zee gaat om daar aan mijnenbestrijdingsoefeningen deel te nemen samen met de marines van NAVO's Zuidelijke Flank. Door deze voorlopige weigering van de andere NAVO-lidstaten blijven Griekenland en Turkije evenwel dwarsliggen voor de naamsverandering.

Nochtans is de "standing force" ervaring zo positief dat men er toch aan denkt deze eventueel uit te breiden naar andere eenheden, zoals bvb. Maritime Patrol Aircraft eskaders en amfibische vlootverbanden.

## Curriculum van FKP Gilbert LEGEIN

Fregatkapitein Legein werd geboren te Penzance, Engeland in 1944. Na zijn middelbare studies volgt hij de cursussen aan de Hogere Zeevaartschool van Antwerpen waar hij het diploma van Aspirant ter Lange Omvaart behaalt. In augustus 1966 wordt FKP Legein benoemd in de Zeemacht en begint zijn carrière aan boord van de GODETIA.

In 1972 specialiseert hij zich als Officier Duiker en dient tot 1978 in diverse functies aan boord van verschillende mijnenvegers. Van 1978 tot 1980 is hij werkzaam bij de Staf van de Zeemacht. In 1981 wordt hij commandant van de hoogzeemijnenveger ARTEVELDE en de volgende 2 jaar krijgt hij het bevel over het Duikers/Ontmijners-team van de Zeemacht.

Tussen 1984 tot 1987 wordt FKP Legein achtereenvolgens bevorderd tot 2e commandant van de GODETIA en ZINNIA, waarna hij



2e commandant wordt van de Marinebasis van Zeebrugge van 1988 tot 1990.

In december 1990 krijgt hij het bevel over van de ZINNIA, toen ingedeeld bij de geallieerde zeestrijdkrachten tijdens de Operaties Desert Shield/Desert Storm. In mei 1991 keert de ZINNIA terug naar België en na een korte periode als Commandant van de Marinebasis Zeebrugge voert FKP Legein van oktober 1991 tot mei 1992 terug het bevel over hetzelfde schip. Gedurende deze periode is de ZINNIA ingedeeld bij STANAVFORCHAN.

In juli 1992 wordt hij aangesteld tot Stafofficier Mijnenbestrijding, verbonden aan de Staf Marineoperaties om in januari 1993 bevorderd te worden tot Hoofd Operaties bij dezelfde Staf. Van september 1993 tot begin mei 1995 is FKP Legein Commandant van de Marinebasis Zeebrugge, om dan op 11 mei aangesteld te worden als commandant van de Standing Naval Force Channel voor een periode van 1 jaar.

FKP Legein is gehuwd en woont met zijn echtgenote en 3 zonen in Oostende.

Guy A. H. Toremans



## NICE TO KNOW

### "Mercator" kreeg vernieuwd museumgedeelte

Het voormalig zeilopleidings-schip "Mercator" - dat sedert 1961 als museumschip met jaarlijks meer dan 100.000 bezoekers heel wat succes oogst - ligt na onderhouds- en herstellingswerken opnieuw op zijn vertrouwde ligplaats in het Mercatordok te Oostende.

Van de werken heeft de v.z.w. Mercator gebruik gemaakt om het museumgedeelte aan boord grondig te moderniseren en uit te breiden.

Onder wetenschappelijke en historische begeleiding van Lic. Alex De Vos, ere-conservator van het Nationaal Scheepvaartmuseum, heeft de Antwerpse firma Mimesis Exhibition Design haar ervaring op het vlak van maritiemgerichte tentoonstellingen efficiënt gebruikt om een tentoonstellingsconcept te ontwerpen en uit te voeren dat zowel door de raad van beheer als door de eerste bezoekers van de "Mercator", met enthousiasme werd onthaald.

In het tentoonstellingsconcept staat de "Mercator" als museumobject centraal en wordt de historiek in de beschikbare ruimten van het schip door middel van expositie-items op originele en didactische wijze aan de jeugd en het publiek getoond. Voor het museumconcept werd vertrokken van twee belangrijke uitgangspunten. In de eerste plaats was er behoefte aan een nieuwe signalisatie om de bezoekers optimaal te kunnen informeren over de indeling en functie van de verschillende scheepsruimten aan boord. In de tweede plaats werd beslist tot een volledige herorganisatie en herinrichting van het museumgedeelte.

In het museum worden drie belangrijke thema's ruimtelijk en grafisch behandeld:

- "De geschiedenis van de Belgische

zeilopleidingsschepen": deze brengt een gedetailleerde historische situering van het zeevaartonderwijs en van zijn cursussen in de praktijk van de navigatie aan boord van zeilopleidingsschepen, die in België onder impuls van de Belgische Zeevaartvereniging (ASMAR) tot stand kwamen.

In deze afdeling zijn naast oude scheepsbouwplannen van Belgische zeilopleidingsschepen ook een aantal prachtige maquettes van zeilschepen (uit het Nationaal Scheepvaartmuseum te Antwerpen) te bewonderen.

- "Het leven aan boord van de Mercator" gaat uit van de zeilopleidingsprincipes en het leerprogramma om door middel van onuitgegeven fotomateriaal en oorspronkelijke documenten de strenge discipline en de sfeer van het dagelijks leven aan boord van de Mercator weer te geven.

- De derde afdeling, onder de titel "Reizen van de Mercator", geeft een overzicht van de talrijke reizen van het schoolschip en gaat dieper in op de belangrijkste opdrachten en evenementen zoals de overbrenging in 1936 van het stoffelijk overschot van Pater Damiaan van Molokai (het eiland der melaatsen) naar België en de medewerking die de "Mercator" aan een aantal wetenschappelijke expedities verleende. Dit was ondermeer het geval in 1934 toen het opleidingsschip een Frans-Belgisch wetenschappelijk team, samen met omvangrijk studiemateriaal en twee reuzenbeelden (waarvan een van 6 ton), op Paaseiland diende op te halen.

Het museumconcept is vervat in een sterke grafische identiteit die de signalisatie en de tentoonstelling verduidelijkt en tevens de stimulans geeft voor een maximale uitstraling van het museumschip op zijn ligplaats in Oostende. Voor al wie eerstdaags naar de Belgische kust trekt een aanrader.

### Nieuwpoort 1 mei 1995 "The Sisa Coast Race"

Deze openingstreffer van het zeilseizoen kon tijdens z'n vijfde editie terug rekenen op een sterk deelnemersveld van 45 yachten.

Aanvankelijk startte de dag in volle mist, maar gelukkig veranderde deze snel in een stralende dag met zomerse temperaturen tot 20°C. De start rond 11u00 was weer eens zeer spectaculair met spijtig genoeg 3 aanvaringen. Zo'n 800 toeschouwers konden dit spektakel op de voet volgen aan boord van het cruiseschip "Seastar" en dit allemaal dankzij de hoofdsponsor SISA SOFTWARE.

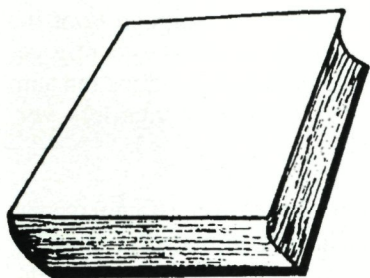
Naast de fantastische start kregen de toeschouwers als toemaatje een indrukwekkende reddingsoperatie te zien met de "Seaking"-helikopter van de luchtmachtwing Koksijde. Eenmaal terug aan land, gonsde het van de zeemansverhalen rond een reuze barbecue met kinderanimatie en luchtkasteel inclusief. De organisatoren konden dan ook rekenen op de fantastische medewerking van zowel de Rijkswacht als van het Rode Kruis van België, die alles in het werk stelden om de aanwezigen een onvergetelijke dag te bezorgen.

Vanaf 16u00 arriveerden de eerste wedstrijdyachten (van 8 tot 30 m lang) die zich onmiddellijk met veel plezier aansloten bij de reuze barbecue en de gezellige drukte op en rond het SISA SOFTWARE plein. Deze vijfde SISA COAST RACE, volledig ten voordele van het Rode Kruis, heeft nogmaals bevestigd dat deze wedstrijd niet over het hoofd kan worden gezien.

De uiteindelijke winnaars van de 3 categorieën, nl.:

de Babacool	(klasse IMS A)
de Barebots	(klasse IMS B)
de To You	(klasse CRC A)
de Ambrosia	(klasse CRC B/C)
de Lefebvre Sails	(klasse FC 8)
de Fiat 1	(klasse JOD 24)





## BOEKBESPREKING

### Varen voor de vrijheid, 1940-1945

Vorig jaar, vijftig jaar na het einde van de Tweede Wereldoorlog werden, overal in Europa, de burgerlijke en militaire slachtoffers van de wereldbrand eervol herdacht. In de jaren '40-'45 voltrok zich ook op zee een menselijk drama. Eén op de vijf opvarenden van een marine- of koopvaardijship sneuvelde. Aan de veelal dramatische herinneringen van de overlevenden is tot nu toe betrekkelijk weinig aandacht besteed.

Van 8 april 1995 tot en met 7 januari 1996 werpt het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam een nieuw licht op de lotgevallen van deze zeelieden in de tentoonstelling "Varen voor de Vrijheid 1940-1945". De bezoeker gaat beseffen wat het bete-

kende om op zee voor de vrijheid te vechten. Bovendien brengt de expositie de grote omvang van de oorlogsspanning ter zee in kaart.

Op een nagebouwd dek van een in konvooi varende vrachtschip beleeft de bezoeker een nachtelijke aanval. Bommenwerpers omcirkelen het konvooi, seinlampen knipperen berichten, torpedo's treffen doel en schepen exploderen.

Tallose persoonlijke documenten laten zien wat het betekende om jarenlang geïsoleerd te worden van familie en vrienden. Het enige contact met "thuis" verliep meestal via het Rode Kruis. Ook zijn er dankbetuigingen van de hand van Koningin Wilhel-

mina en boodschappen van Radio Oranje. Kanonnen, scheepsmodellen, foto's, schilderijen en affiches completeren het beeld.

18 opvarenden vertellen op video hun persoonlijk verhaal. Zowel de koopvaardij, de marine als de gouvernementsmarine zijn vertegenwoordigd. Eén van de overlevenden van een koopvaardijship zegt: "We waren geen militairen, wij hadden gekozen voor een vreedzame loopbaan. Maar zonder aanvoer van grondstoffen en materialen door onze schepen was de oorlogvoering niet mogelijk geweest. Onze schepen waren vaak drijvende schietschijven voor de vijand. Wij streden voor de vrijheid door gewoon ons werk te blijven doen. Door kameraadschap, wat wrange humor en een laconieke levenshouding hebben wij het gered."

Omdat de strijd zich op zee, ver van het thuisland afspeelde dreigde deze categorie zeevarenden enigszins in vergetelheid te raken. Deze expositie is behalve een document impliciet ook een monument, een eerherstel voor deze groep zeelui. Het is dan ook in die zin dat de opgezette tentoonstelling na 7 januari 1996 bijna zeker een deel gaat vormen van de permanente collectie van het Nederlands Scheepvaartmuseum.

Het Nederlands Scheepvaartmuseum Amsterdam is gelegen aan de Kattenburgerplein 1 te Amsterdam. Het is vanaf het Centraal Station bereikbaar met bus 22 of 32. De tentoonstelling







is dagelijks open van 10.00 tot 17.00 uur, behalve op maan-, zon- en feestdagen. Koninginnedag (30 april) gesloten. Medio juni tot en met september op maandag geopend.

## Twee nieuwe boeken

Voor wie meer wil weten over de rol van de koopvaardij in de Tweede Wereldoorlog zijn twee nieuwe boe-

ken van Arne Zuidhoek, schrijver en illustrator, een "must".

De werken verschenen als deel 5 en 6 in de serie "Onze mooiste koopvaardij schepen"; Getiteld "Varen voor de vrijheid" handelen de twee delen over de Nederlandsche koopvaardij schepen en hun bemanningen in de Tweede Wereldoorlog jaren achtereen een podium van dood en verderf. Zonder contact of steun van thuis, elke nacht zonder zekerheid van een morgen. Van de 1.523 schepen werd 58% omgebracht waarbij 3.493 opvarenden het leven lieten. Dit zijn geen boeken over en vol heldendaden of slachtoffers. Het zijn boeken over de verwarring die de oorlog veroorzaakte voor de ca. 18.500 koopvaardijmensen die op 10 mei 1940 verplicht tot frontsoldaat werden gemaakt, ongeacht hun leeftijd, opleiding of gemoedstoestand. Toch heeft de koopvaardij gevaren, onder de meest verwarde, verwarrende en vaak gruwelijke omstandigheden.

Alle aandacht gaat in de boeken uit naar de mensen aan boord van hun schepen en hoe zij in het oorlogsspel werden omgebracht. Over hun af-

keer, de chaos, de pijn en voor het eerst wordt ook het beestachtig gedrag van de Japanse marine ten aanzien van de handelsvaarders verklaard.

Beide boeken zijn een hommage aan de rol van de koopvaardij en hun bemanningen tijdens de laatste wereldoorlog.

De boeken zijn van de hand van maritiem auteur Arne Zuidhoek en werden uitgegeven bij De Alk in Alkmaar, Nederland. Ieder boek, genaaid gebonden, telt 168 pagina's en is geïllustreerd met 500 foto's/tekeningen. "Varen voor de vrijheid, deel I en II" (respectievelijk ISBN 90 6013 010 3 en ISBN 90 6013 028 6) worden in België verdeeld door Agora te Aalst, bereikbaar op het nummer 053/78.87.00. Per deel kost het 1.100 BEF.

# FAMOUS BRITISH LINERS: P&O's FIVE WHITE SISTERS

In de reeks "Famous British Liners" verscheen onlangs deel vijf onder de titel "P&O's Five White Sisters, The Strath Liners of the 1930s".

Begin van de jaren dertig, toen Europese leiders zich onwennig begonnen te voelen tussen opkomende dictatoriale regimes, introduceerde P&O de eerste twee van de "White Sisters", de "Strathnaver" en de "Strathaird". Het waren meteen de allereerste schepen waarvan de romp volledig wit werd geschilderd, in tegenstelling tot het klassieke zwart van tot-dan-toe, vandaar "White Sisters". Met hun tonnenmaat van 22.000 ton waren de zusters bovendien de grootste sche-

pen door P&O tot dan toe ooit in de vaart gebracht. Vanaf de introductie waren beide passagiersschepen zeer geliefd bij het publiek. Vier jaar later vervoegde de "Strathmore" de vloot, twee jaar daarop nog eens gevolgd door de "Stratheden" en de "Strathallan".

Het boek beschrijft zeer gedetailleerd de levensloop van ieder schip, waarbij gebruik wordt gemaakt met tal van prachtige, vaak nooit eerder gepubliceerde foto's.

In dezelfde serie verschenen eerder reeds werken over de "Oriana" (Deel

1), de "Viceroy of India" (Deel 2), de "Arcadia" en de "Iberia" (Deel 3) en de "Aquitania" (Deel 4).

Alle tot nu toe gepubliceerde delen getuigen van uitzonderlijke waarde, zowel wat inhoud als wat illustratiemateriaal betreft.

De kostprijs varieert tussen £6.95 en £12.95 per deel.

Te verkrijgen bij FAN PUBLICATIONS, 17 Wymans Lane, Cheltenham, GL51 9QA England, Fax & Tel 0044.1242.580290.



# INFO MARINE

## Gift voor Koninklijke Stichting IBIS

Ter gelegenheid van de tiende verjaardag van het oceanografisch onderzoeksschip de Belgica hebben de Federale Diensten voor wetenschappelijke, technische en culturele aangelegenheden en de Beheerseenheid van het Mathematisch Model van de Noordzee gedurende de week van 17 oktober 1994 in Oostende een symposium en een tentoonstelling georganiseerd met als doel de resultaten van de wetenschappelijke werkzaamheden uitgevoerd aan boord van de Belgica beter te leren kennen.

Meer dan zesduizend bezoekers, waaronder heel wat jongeren, hebben toen de Belgica en de 4-daagse tentoonstelling bezocht.

De winst van de door de bemanning tijdens de tentoonstelling opgehouden boetiek werd op vrijdag 17 februari plechtig overgemaakt aan de Koninklijke stichting IBIS. De cheque van 50.000,- BEF werd door Ronny Beulen, Commandant van de Belgica overhandigd aan de Directeur van het IBIS-instituut de heer Taillaert.

## Un don à la Fondation Royale de l'Ibis

A l'occasion du dixième anniversaire du bâtiment de recherche océanographique Belgica, pendant la semaine du 17 octobre 1994 à Ostende, les services fédéraux des affaires scientifiques, techniques et culturelles ainsi que l'unité de gestion du modèle mathématique de la mer du Nord ont tenu un symposium et une exposition fut organisée dans le but de mieux faire connaître les activités scientifiques exécutées à bord du Belgica.

Plus de 6000 visiteurs, parmi lesquels nombre de jeunes, ont défilé à bord du Belgica et honoré cette exposition de 4 jours.

Les bénéfices de la boutique, gérée par l'équipage pendant l'exposition, ont été offerts solennellement le vendredi 17 février à la "Fondation Royale de l'Ibis". Un cheque de 50.000,-BEF a été remis au directeur de l'Ibis, monsieur Taillaert par Ronny Beulen, commandant le Belgica.





## VIP bezoek Poolse Marinestaf

Op 20 februari jl. mocht de Zeemacht een officieel bezoek ontvangen van Vice-Admiraal R.A. WAGA, Stafchef van de Poolse Marine.

Tijdens dit vierdaags bezoek werd de Poolse delegatie begeleid door Divisieadmiraal W. Herteleer, Stafchef van de Zeemacht. Uitleg werd verstrekt over zowat alle facetten van onze Zeemacht.

Niet enkel op zee, met een inschepping aan boord van de Lobelia en de Westdiep werden demonstraties gegeven, maar ook aan de wal.

Zo was er o.a. een bezoek aan het Opleidingscentrum te St.-Kruis waar na een briefing in het NBC Centrum een brandbestrijdingsoefening werd uitgevoerd, een spectaculair gebeuren dat alle aandacht trok.

In de Mijnenbestrijdingsschool EGUERMIN kon de poolse Stafchef kennis maken met de trots van de school, de Mine Ware Simulator.

In Zeebrugge werd de Vice-Admiraal Waga ontvangen door de KTZ Thibaut de Maisières, Commandant van de Groepering Operaties van de Zeemacht, in de zaal Arlon voor een korte uiteenzetting waarna het gezelschap een rondleiding kreeg in de Marinebasis.

Dit bezoek dat eindigde op 23 februari kaderde in de voorbereiding van de komende najaarsoefeningen waaraan de Polen zullen deelnemen en heeft alvast bijgedragen tot de goede relatie tussen beide marines.

## Visite VIP de l'Etat-Major de la Marine Polonaise

La Force Navale a reçu le 20 février dernier la visite officielle du Vice-Amiral R.A. Waga, chef d'état-major de la Marine Polonaise.

La délégation polonaise fut, pendant cette visite de 4 jours, accompagnée par l'Amiral de division W. Herteleer, chef d'état-major de la Force Navale. Un exposé, à propos de tous les aspects que comporte notre Force Navale, fut proposé.

Des démonstrations furent organisées non seulement en mer, lors d'un embarquement à bord des Lobélia et Westdiep, mais également à terre.

Il y eut entre autres une visite au "Centre d'Instruction" à St.-Kruis où, après un briefing au "Centre NBC", fut exécuté un exercice de lutte contre l'incendie, événement spectaculaire qui attira l'attention.

A l'école de lutte contre les mines, "Eguermin", le chef d'état-major polonais put faire connaissance de la fierté de l'école, le "Mine Ware Simulator".

A Zeebrugge, le Vice-Amiral Waga fut reçu en la salle Arlon par le CPV Thibaut de Maisières, commandant le groupement des opérations de la Force Navale, pour un exposé succinct avant d'effectuer la visite de la base navale.

Cette visite qui s'est terminée le 23 février, se situe dans la perspective des exercices de l'après-saison auxquels participeront les Polonais. Elle a déjà contribué aux bonnes relations entre nos deux Marines.



Beide Stafchefs in gesprek, bijgestaan door de tolk IMC Nowak

Les 2 Chefs d'Etat-Major en conversation, assistés du IMC Nowak, interprète.



## Gift V.V.V. Donkmeer

Op 27 februari mocht Divisieadmiraal Herteleer, Stafchef van de Zeemacht, een gift ontvangen vanwege het V.V.V. Donkmeer-Berlare.

Deze cheque van 20.000,- BEF, een schenking aan het fonds voor Hulpbetoon in de Zeemacht, werd overhandigd door Dhr. Spiessens, bestuurslid van de Koninklijke Vereniging V.V.V. Donkmeer in bijzijn van Dhr. Moerman, 1e Schepen van Berlare.

Deze schenking, een gevolg van de Water- Land- en Luchtshow tijdens het jaarlijkse waterfeest van Vlaanderen - telkens de 1e zondag van augustus aan het Donkmeer - wordt in dank aanvaard en zal beslist integraal ten goede komen van het fonds voor Hulpbetoon in de Zeemacht.

## Un don du V.V.V. Donkmeer

L'Amiral de division Herteleer, chef d'état-major de la Force Navale, a reçu un don du V.V.V. Donkmeer-Berlare.

Ce chèque de 20.000,-BEF, un don au "Fonds d'Entraide de la Force Navale", lui fut remis par Monsieur Spiessens, membre du comité directeur de l'Association Royale V.V.V. Donkmeer, en présence de Monsieur Moerman, 1er échevin de Berlare.

Ce don, un résultat du show nautique, terrestre et éarien lors des fêtes annuelles nautiques des Flandres, fut accepté avec gratitude et servira intégralement au "Fonds d'Entraide de la Force Navale".



Avez-vous déjà la

"Cravate force navale"?

Hebt U reeds een

"Zeemachtsdas"?



## Bezoek Minister van Landsverdediging aan boord Wandelaar

**D**e Minister van Landsverdediging K. Pinxten bracht op 21 maart jl. een bezoek a/b van de Wandelaar.

De Wandelaar welke deelnam aan de oefening Flying Fish bevond zich in volle zee toen de Minister zich aan boord liet droppen door een Luchtmacht Seaking.

Met de oefening Flying Fish, een gecombineerde oefening Zee-/Luchtmacht werden niet alleen de verdedigingssystemen gedemonstreerd maar werd de Minister zowat alles getoond wat men met een fregat in zee kan doen. De Stafchef van de Zeemacht, Divisie-admiraal Herteleer leidde de Minister rond aan boord.

Dhr. K. Pinxten, die voor het eerst in volle Zee met onze marine kennis maakte werd duidelijk gemaakt dat zelfs jagende F16's en Alfajets voor onze blauwe jongens geen enkel probleem vormden.

## Visite du Ministre de la Défense Nationale à bord du Wandelaar

**L**e 21 mars dernier, le Ministre de la Défense Nationale K. Pinxten s'est rendu en visite à bord du Wandelaar.

Le Wandelaar qui participait à un exercice "Flying fish" se trouvait en mer lorsque le ministre se fit hélitreuiller à bord par un seaking de la Fore Aérienne.

Lors de l'exercice "Flying fish", exercice combiné Forces Navale et Aérienne, ce ne fut pas seulement les systèmes de défense qui furent exposés au ministre mais également toutes les possibilités d'une frégate en mer. Le chef d'état-major de la Force Navale, l'Amiral de division Herteleer, accompagnait le ministre dans sa visite à bord.

Monsieur K. Pinxten, qui pour la première fois faisait connaissance avec notre Marine en plein mer, put se convaincre également que la chasse, F16 et alfajets, ne posait aucun problème à nos cols bleus.



De Stafchef verwelkomt de Minister a/b

Le Chef d'Etat-Major accueille le Ministre à bord.



## 49e Promotie Onderofficieren van de Zeemacht

Op vrijdag 07 april jl. vond te St. Kruis de naamgeving van de 49e promotie kandidaat onderofficieren van de Zeemacht plaats.

Deze jongste promotie die de naam meekreeg "Eerste Meester Chef Lavalleye Edouard" werd voorgezeten door Divisieadmiraal W. Herteleer, Stafchef van de Zeemacht en was samengesteld uit 27 frisse pupillen. De plechtigheid werd bijgewoond door LTZ A. Lavalleye, de zoon en tal van familieleden van zowel de erpeter als van de kandidaat onderofficieren.



## 49e Promotion des Sous-Officiers de la Force Navale

Le vendredi 7 avril à St.-Kruis eut lieu le baptême de la 49e promotion des candidats sous-officiers de la Force Navale.

Cette nouvelle promotion, qui prit le nom de "Premier Maître-chef Lavalleye Edouard" fut présidée par l'Amiral de division W. Herteleer, chef d'état-major de la Force Navale. Elle se compose de 27 nouveaux élèves. Assistaient à cette cérémonie, le LDV A. Lavalleye, le fils et membres de la famille tant du parrain de la promotion que des candidats sous-officiers.





## Biografie van Scheepselectricien IMC Edouard Lavalleye.

De Eerste Meester Chef LAVALLEYE Edouard werd geboren te Brussel op 25 februari 1907.

Hij diende als milicien van de klasse 1926 onder Koning Albert. In 1939 werd hij gemobiliseerd. Gedurende de vijandelijkheden werd hij gevangen genomen en weggevoerd naar Debiska (Polen).

In 1940 vluchtte hij en dook onder bij familie te Brussel. Als verzetstrijder was hij actief in de weerstandsgroep "Ligne ZERO". Hij probeerde via Oostende de Belgische troepen in Engeland te bereiken. Door de verhoogde militaire activiteiten raakte hij echter vast te Oostende.

Gedurende de bevrijding werkte hij als electricien op verschillende Canadese marineschepen.

De Meester Lavalleye werd ingelijfd bij de Zeemacht op 01 juli 1946. Na het volgen van verschillende opleidingen scheept hij in aan boord van de "Billet". Met dit schip maakte hij verschillende meteo-campagnes mee. In 1952 vertrok hij naar Norfolk om er de schepen gereed te maken die overgedragen werden aan de Zeemacht. Hij volgde er tevens de cursus mijnenvegen voor scheepselectriciens.

In 1953 werd hij daadwerkelijk betrokken bij de hulpacties gedurende de overstromingen aan de kust. Nadien volgden de boord- en walmutaties elkaar op.

Hij was één van de eerste medewerkers bij de oprichting van de Belgisch-Nederlandse mijnenbestrijdingsschool te Oostende.

Zijn doorgedreven vakkennis bewees hij door het ontwerpen van een herstellingsmethode voor de mijnenveegkabels. Hierdoor moesten onze schepen niet meer naar Engeland voor deze herstellingen. Hij werd hiervoor persoonlijk gefeliciteerd door Z.M. Koning Boudewijn.

De Eerste Meester Chef Lavalleye was een waardig onderofficier die zijn vakkennis ten dienste stelde van de Zeemacht en de Natie. Als onderrichter leerde hij talloze mensen hun werk door en door kennen.

Op 31 december 1966 verlaat de Eerste Meester Chef Lavalleye de dienst na een rijk gevulde loopbaan. Hij was drager van verschillende militaire eretekens.

Op 1 december 1982 ging hij voor goed van ons heen.

## Biographie de l'électricien de Marine IMC Edouard Lavalleye

Le Premier Maître Chef LAVALLEYE Edouard est né à Bruxelles le 25 février 1907.

Il sert comme milicien de la classe 1926 sous le Roi Albert. En 1939 il est mobilisé. Au cours des hostilités il sera fait prisonnier et déporté à Debiska (Pologne).

En 1940 il s'évade et se réfugie chez sa famille à Bruxelles. En tant que résistant il sera actif au sein du groupe "Ligne ZERO". Il tentera via Oostende de rejoindre les troupes Belges en Grande Bretagne. Suite à l'intensité des activités militaires il restera bloqué à Ostende.

Durant la libération il travaillera comme électricien à bord de différentes unités de la marine Canadienne.

Le Maître Lavalleye est incorporé à la Force Navale le 01 juillet 1946. Après avoir suivi de nombreux cours il embarque à bord du "Billet". Avec ce navire il participera à diverses campagnes météo. En 1952 il part à Norfolk pour préparer les navires qui sont transférés à la Force Navale. Il y suivra également le cours de dragage pour électriciens.

En 1953 il participera activement aux opérations de secours lors des inondations à la côte. Ensuite se suivront les mutations à bord et à quai.

Il sera l'un des premiers collaborateurs à la naissance de l'école Belgo-Néerlandaise de la guerre des mines à Oostende.

Il prouvera ses excellentes connaissances professionnelles dans les méthodes de réparation des câbles de dragage. Grâce à ce procédé nos navires ne devront plus se rendre en Grande Bretagne pour y effectuer ces réparations. Il sera personnellement félicité par S.M. le Roi Baudouin.

Le Premier Maître Chef Lavalleye était un sous-officier de valeur qui mit ses connaissances au service de la Force Navale et de la nation. En tant qu'instructeur il apprit leur métier à d'innombrables personnes.

Le Premier Maître Chef Lavalleye quitte le service le 31 décembre 1966 après une carrière richement remplie. Il est porteur de diverses distinctions honorifiques.

Le 1 décembre 1982 il nous quittera pour toujours.



## Inhuldiging Blok KTZ Lefevre

Op 12 april ll. vond de plechtige inhuldiging plaats van de Blok KTZ Lefevre. De Stafblok van de Marinebasis Zeebrugge kreeg de naam naar de in dienst overleden Provinciecommandant KTZ Ivan Lefevre.

Geboren te Kortrijk op 02 januari 1939 kon deze officier terugblikken op een rijk gevulde marineloopbaan. Met 34 jaar dienst als actief Marineofficier dek was hij gekend als een markant personage die door de jaren heen, zowel aan boord als aan de wal een loyaal en integer Marineofficier was.

Hij overleed te Oostende op 16 september 1992.

Zijn echtgenote Mevrouw Christiane Seynaeve kreeg de eer, in aanwezigheid van tal van genodigden, het naambord te onthullen dat ons voortaan blijvend aan hem zal blijven herinneren.



## Inauguration du bloc "KTZ Lefevre"

Le 12 avril eut lieu l'inauguration officielle du "Bloc KTZ Lefevre". Le bloc état-major fut ainsi baptisé du nom du commandant de province, le CPV Ivan Lefevre, décédé en service.

Né à Courtrai le 2 janvier 1939, cet officier pouvait considérer sa carrière navale bien remplie.

Avec 34 ans de service, cet énergique officier pont était connu comme un personnage marquant qui au fil des ans, tant à bord qu'à terre, fut un officier loyal et intègre.

Il décéda à Ostende le 16 septembre 1992.

Son épouse Madame Christiane Seynaeve, en présence de nombreux invités, eut l'honneur d'inaugurer la plaque commémorative qui désormais nous rappellera son souvenir.





## Heads of European Navies

**D**e Stafchef van de Belgische Zeemacht, Divisie-admiraal W. Herteleer, was woensdag 19 april ll. te Brugge gastheer en voorzitter van de jaarlijkse vergadering van de hoofden van de Europese Marines (Heads of European Navies). Eveneens aanwezig waren de stafchefs van de marines van Denemarken, Frankrijk, Duitsland, Griekenland, Italië, Nederland, Noorwegen, Portugal, Spanje, Turkeye en het Verenigd Koninkrijk en een waarnemer van de marine van de Verenigde Staten, de Plaatsvervangende Commandant van de VS marinestrijdkrachten in Europa.

## Heads of European Navies

**L**e chef d'état-Major de la Force Navale Belge, l'Amiral de division W. Herteleer, était, mercredi 19 avril dernier à Bruges, l'hôte et le président de la réunion annuelle des chefs des Forces Navales Européennes (Heads of European Navies). Etaient donc présents les chefs d'état-major des forces navales du Danemark, France, Allemagne, Grèce, Italie, Pays-Bas, Norvège, Portugal, Espagne, Turquie, le Royaume-Uni et un observateur des forces navales des Etats-Unis en Europe.



Dit was de zevende in de reeks informele vergaderingen, de vierde evenwel in de huidige vorm. Het voorzitterschap van deze vergaderingen roteert tussen de leden. De samenstelling van de groep is niet gebaseerd op lidmaatschap van een alliantie maar wordt overeengekomen binnen de groep zelf. Het is dus essentieel een comité van professionele marinechefs.

De Stafchefs van de Europese Marines benadrukten de noodzaak om het tempo van de aan gang zijnde activiteiten te behouden en stelden met genoeg vast dat de afspraken voor de versterking van de Europese maritieme samenwerking gemaakt op vorige vergaderingen op bevredigende wijze vooruitgang maakten. Zij blijven aanhangers van Europese samenwerking op marine-

Il s'agissait de la 7e réunion informelle, la 4e dans sa forme actuelle. La présidence s'établit à tour de rôle des membres. La composition du groupe n'est pas basée sur l'appartenance à une alliance mais à convenance du groupe lui-même. Il s'agit donc essentiellement d'un comité professionnel des chefs de marines de guerre.

Les chefs d'état-major des forces navales européennes mirent l'accent sur la nécessité de maintenir le rythme des activités et constatèrent avec plaisir que les accords pour le renforcement de la coopération des forces navales européennes passés lors des réunions précédentes avaient progressé de manière satisfaisante. Il restent adeptes de la coopération européenne sur le plan naval en feront



vlak en zullen via de geëigende nationale kanalen, hun eventuele bezorgdheden overmaken aan de WEU/NAVO lichamen terzake.

De agenda van de vergadering bevatte vele actuele onderwerpen waarvan de meest belangrijke waren: beheer of management van de Europese maritieme samenwerking, onderzoek van hoe Europese marines een beter begrip voor de mogelijkheden van maritieme capaciteit kunnen promoveren, een gemeenschappelijke Europese benadering van personeelstraining en -instructie, activiteiten in het kader van het Partnerschap voor de vrede (PfP - Partnership for Peace) en de betrokkenheid van Europese marines in de verdediging tegen ballistische missielen.

De Europese marinestafchefs spraken hun bezorgdheid uit over de weerslag van de verminderde middelen op de Europese marines. Zij bevestigden dat, teneinde de potentiële weerslag op een noodzakelijke toekomstige Europese maritieme verdedigingscapaciteit te verminderen, de toekomst, ook binnen een Europees kader, ligt in het samenstellen van gebalanceerde opdracht-georiënteerde multi-nationale maritieme zeestrijdkrachten. Dit kadert bovendien perfect in de WEU visie terzake waarvoor maritieme zeestrijdkrachten uitzonderlijk goed geschikt zijn wegens hun mobiliteit, flexibiliteit, onmiddellijke beschikbaarheid, in stand houdbaarheid, geschiktheid voor inzet bij crises in een laag tot midden-hoog crisisspectrum en de soepelheid van de commando structuren.

Zij wisselden ook hun ervaringen uit over de activiteiten uitgevoerd in het kader van het PfP (Partnerschap voor de Vrede) om mogelijke synergiën tussen de nationale programma's te identificeren. Zij herbenadrukten het belang van het PfP programma. Gezien het belang van coördinatie en vroege notificatie van alle PfP activiteiten, besloten zij dit onderwerp toe te voegen als een standaard agenda item van alle toekomstige vergaderingen van de "Fleet Programmers Group".

De Admiraals bespraken tenslotte eveneens de resultaten van het symposium "Europese marines en constructie van Europa" dat doorging in Parijs op 7 maart jl. Zij kwamen tot de conclusie dat het noodzakelijk was zich nu en in de toekomst te concentreren op de lessen en voornaamste oriëntaties afgeleid uit dit symposium.

De noodzaak om op regelmatige basis, éénmaal per jaar, bijeen te komen werd bevestigd. De volgende vergadering van de Hoofden van de Europese Marines zal doorgaan in Frankrijk binnen ongeveer 12 maand.

part de leurs soucis éventuels en la matière, par leurs propres moyens nationaux, au WEU/NAVO.

L'agenda de la réunion comprenait nombre de sujets d'actualité; parmi les plus importantes: gestion ou direction de la coopération maritime européenne, comment les forces navales européennes peuvent promouvoir un meilleur concept des possibilités des puissances maritimes, une approche européenne commune de l'instruction en entraînement du personnel, des activités dans le cadre du partenariat pour la paix (PfP. Partnership for peace) et l'engagement des forces navales européennes dans la défense contre les missiles balistiques.

Le chefs des forces navales européennes exprimèrent leurs soucis à propos des répercussions qu'engendrent les réductions des moyens sur les forces navales européennes. Il confirmèrent que, dans le but d'en diminuer la répercussion sur le potentiel européen de défense maritime, l'avenir, dans un cadre européen, se situe dans la composition de forces navales multinationales, équilibrées et axées sur les opérations. Ceci cadre d'ailleurs parfaitement avec les vues WEU pour lesquelles les forces navales d'intervention sont particulièrement bien adaptées en raison de leur mobilité, flexibilité, disponibilité immédiate, degré de préparation, aptitude à l'engagement en période de crise d'ampleur faible ou moyenne et leur souplesse des structures de commandement.

Ils confrontèrent aussi leurs expériences à propos des activités exécutées dans le cadre du PfP pour identifier les possibles synergies des programmes nationaux. Ils remirent l'accent sur l'importance du programme PfP. Etant donné l'importance de la coordination et des notifications promptes de toutes les activités PfP, il décidèrent d'ajouter ce sujet en tant qu'élément standard d'agenda des réunions prochaines des "Fleet Programmers Group".

Les amiraux discutèrent enfin également des résultats du symposium "Forces Navales Européennes et construction de l'Europe" qui s'est tenu à Paris le 7 mars dernier. Ils en vinrent à la conclusion qu'il était nécessaire de se concentrer, à l'avenir, sur les leçons et les orientations principales issues du symposium.

La nécessité de se réunir, en règle générale une fois par an, fut confirmée. La prochaine réunion des chefs des forces navales européennes se tiendra en France dans 12 mois environ.



## Het Medisch Centrum van de Zeemacht in het nieuw

**H**et Medisch Centrum van de Zeemacht, afgekort NAVCENMED, was sinds jaren gehuisvest in het vroegere Militair Hospitaal te Oostende.

Eind december 1989 werd het hospitaal gesloten en bleef er slechts een polyklinische activiteit over, waarop NAVCENMED kon beroep doen. Toen in juli 1993 ook de militaire polykliniek gesloten werd was het voor NAVCENMED de hoogste tijd om een nieuw onderkomen te zoeken. Uiteindelijk viel het oog op de vroegere logementen Damars in blok W van de Kazerne Bootsman Jonsen te Oostende.

In afwachting dat deze gebouwen aangepast werden om te voldoen aan de noden van een goedwerkend Medisch Centrum werd NAVCENMED ondergebracht in de ziekenboeg van de Kazerne Bootsman Jonsen.

Zowat 16 maanden, zij het in vaak krappe omstandigheden, ging de opdracht door.

Op 12 mei ll. was het eindelijk zover.

## Le Centre Médical de la Force Navale, "nouveau"

**L**e Centre médical de la Force Navale, NAVCENMED, avait depuis de nombreuses années ses quartiers à l'ancien hôpital militaire d'Ostende.

Fin décembre 1989, on ferma l'hôpital et seules subsistaient les activités polycliniques auxquelles Navcenmed pouvait faire appel. Lorsqu'en juillet 1993, la polyclinique ferma aussi ses portes, il était plus que temps que Navcenmed cherche un nouvel abri. Finalement ce fut l'ancien logement Damar dans le bloc W de la caserne Bootsman Jonsen à Ostende.

Dans l'attente que ces bâtiments soient adaptés pour satisfaire aux exigences et au bon fonctionnement du centre médical, Navcenmed s'installa dans l'infirmerie de la caserne Bootsman Jonsen.

Et ainsi fut fait, pendant 16 mois, dans des circonstances parfois difficiles.

Le 12 mai, c'était le bout du tunnel.



Dankzij de vlotte verbouwingswerken kon het gloednieuwe Centrum tijdig geopend worden. En in aanwezigheid van tal van genodigden, waaronder de Stafchef van de Medische Dienst Geneesheer Generaal Majoor M.J. De Coninck, was de eer aan de Staf van de Zeemacht Divisieadmiraal W. Herteleer om de opening in te luiden.

Grâce aux travaux de transformation sans bavures, le nouveau centre pouvait être ouvert dans les délais. Et en présence de nombreux invités, parmi lesquels le chef d'état-major du Service Médical, le Médecin Général-Major M.J. De Coninck, revenait au chef d'état-major de la Force Navale, l'Amiral de Division W. Herteleer, l'honneur de l'inauguration.





Het Medisch Centrum van de Zeemacht wordt geleid door een Arbeidsgeneesheer Med. Lt. Kol. Heusequin. Zijn kennis betreffende arbeidsgeneeskunde is beslist een pluspunt voor het centrum.

Immers NAVCENMED is belast met de medische keuring van de kandidaten voor de Zeemacht alsook het toezicht op het personeel ZM zelf. NAVCENMED heeft dan ook, naast een controle taak, een belangrijke preventieve rol te vervullen inzake veiligheid en de gezondheid van het personeel van de Zeemacht.

Echt nieuw aan het Medisch Centrum is de tandheelkundige afdeling die geleid wordt door Tandarts Cdt Haegebaert. Bij elke patient zal tijdens de routinecontrole het gebit niet alleen nagezien worden maar ook verzorgd.

Le centre médical de la Force Navale est dirigé par le Médecin Lt. Col. Heusequin. Ses connaissances en ce qui concerne la médecine du travail, sont assurément un plus pour le centre.

En effet, Navcenmed est chargé de l'examen médical des candidats à la Force Navale ainsi que du contrôle du personnel lui-même. Navcenmed a également, en plus de cette tâche de contrôle, un rôle préventif important à remplir en ce qui concerne la sécurité et la santé du personnel de la Force Navale.

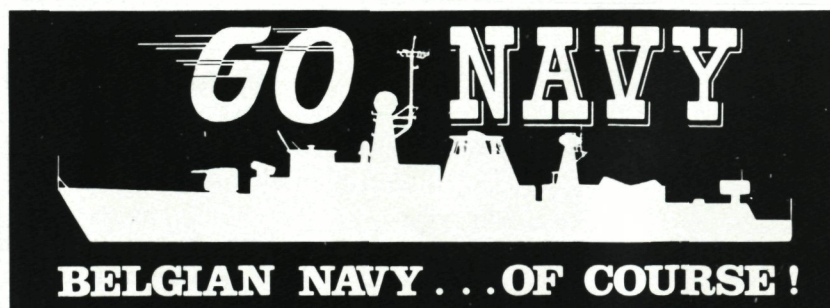
Tout nouveau au centre médical, sera la section dentisterie aux mains du dentiste Commandant Haegebaert. Chaque patient se verra, lors des contrôles de routine, la denture non seulement examinée mais surtout soignée.

## ZELFKLEVER AUTOCOLLANT

25,-BEF

Portkosten 16,-BEF

Frais d'envoi 16,-BEF





## Stroombank 1995

De jaarlijkse watersportcompetitie "Stroombank" was dit jaar aan zijn 26e editie toe.

De wedstrijd heeft plaats onder voogdij van de Commandant van het Commando Instructie van de Zee-macht, KTZ Vanden Eycken.

De organisatie berust in handen van de Directeur van de Zeilschool VTZ M. Rohart en de beheerder 1MR R. Coquet bijgestaan door KMT/DAM Arlette Reynaert. Met als inzet de wisselbeker Vice-Admiraal J.P.L. VAN DYCK hebben vijf ploegen, COMINAV, de MASTERS, NAVCOMZEB, COMLOGNAV en DETLOGNAV het tegen elkaar opgenomen.

De week van 15 mei op 19 mei ll. werd volledig ingevuld met de deelnemers aan de verschillende disciplines h.i.t.z. roeien, zeilen op 420 en Caravelle en walvis-sloep eindigend met misschien de meest gevreesde proef nl. het zwemmen.

De einduitslag liep uit op een gelijkstand voor de Masters en NAVCOMZEB. Het waren uiteindelijk de Masters die de Stroombankbeker opnieuw in ontvangst mochten nemen omdat ze het meeste aantal punten hadden behaald met het zeilen.

Een sportieve beslissing van de jury.

Tony Elijn mocht uit handen van de Heer De Weerd, beheerder van L.B.W.B. de beker van de Landelijke Bond Watersportvereniging België in ontvangst nemen



## Stroombank 1995

La compétition des sports nautiques "Stroombank" en était, cette année, à sa 26e édition.

La compétition eut lieu sous la tutelle du commandant du "Commandement Instruction de la Force Navale", le CPV Vanden Eycken.

L'organisation était l'affaire du directeur de l'Ecole de Voile, le EDV M. Rohart et le gestionnaire 1MR R. Coquet assisté du QMT/DAM Arlette Reynaert.

Avec le challenge "Vice-Amiral J.P.L. Van Dyck", cinq équipes se sont mesurées soit: Cominav, les Masters, Navcomzeb, Comlognav et Detlognav.



La semaine du 15 au 19 mai fut intégralement employée par les participants aux différentes disciplines: l'aviron, les régates 420, caravelle et baleinière pour se terminer par la natation, épreuve plus particulièrement crainte.

Les résultats obtenus mettaient les Masters et Navcomzeb à égalité. Finalement les Masters obtinrent à nouveau le challenge parce qu'ils l'emportaient sur l'épreuve de voile.

Une décision sportive du jury.

Tony Elijn reçut des mains de monsieur De Weerd, administrateur du L.B.W.B., la coupe du "Landelijke Bond Watersportvereniging België" pour sa sportivité



dit voor zijn uitzonderlijke sportiviteitsgeest en voor het feit dat hij zonder ooit met een walvissloep te hebben gevaren, zijn ploeg met een behoorlijk resultaat over de eindstreep loodste. Of er een afspraak voor volgend jaar kon gemaakt worden is lang niet zeker. Zelfs boven de watersportcompetitie in de Zeemacht hangen donkere wolken.

De Masters hebben zich alvast bereid verklaard de fakkel over te nemen mocht het zeilcentrum niet meer kunnen instaan voor de organisatie.

Laten we alvast hopen dat alles bij het oude blijft en de watersportcompetitie in de Zeemacht in de plaats een superinjectie krijgt om er nog vele jaren te mogen doorgaan.

### Resultaat Stroombank '95

1e plaats De Masters:	78 punten (54 punten met zeilen)
2e plaats NAVCOMZEB:	78 punten (42 punten met zeilen)
3e plaats COMLOGNAV:	76 punten
4e plaats DETLOGNAV:	74 punten
5e plaats COMINAV:	56 punten.

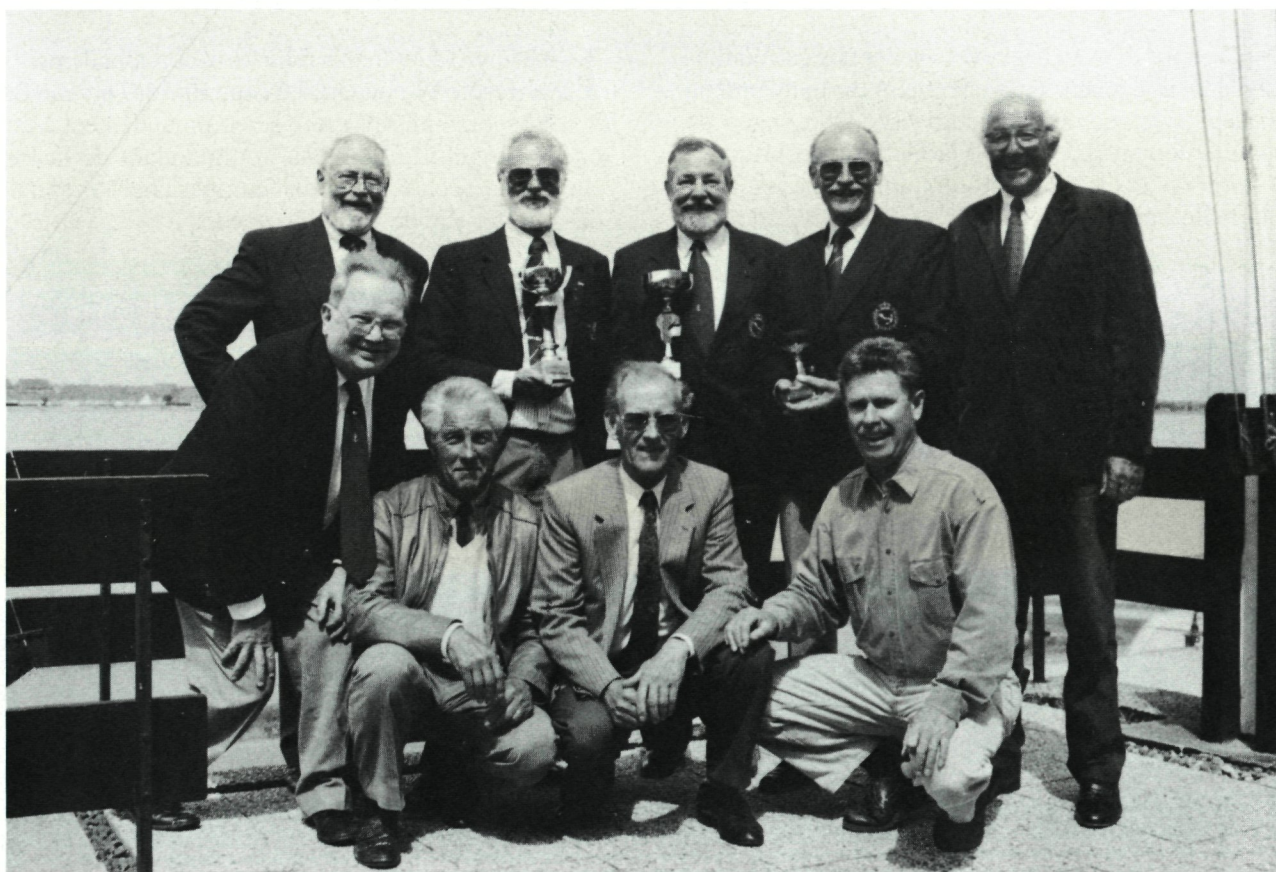
exceptionnelle et le fait que sans avoir jamais navigué avec une baleinière, il ait piloté son équipage jusqu'à l'arrivée avec un résultat très convenable. A propos d'un rendez-vous à l'année prochaine, rien n'est moins sûr. Même au ciel des compétitions nautiques à la Force Navale, se profilent de sombres nuages.

Les Masters se déclarent prêts à reprendre le flambeau, si jamais le centre de voile ne pouvait plus pourvoir à l'organisation des régates.

Espérons que tout reste comme avant et que les sports nautiques à la Force Navale reçoivent, au contraire, un "superinflux" afin de persister encore.

### Résultats Stroombank '95

1e place De Masters:	78 points (54 points pour la voile)
2e place NAVCOMZEB:	78 points (42 points pour la voile)
3e place COMLOGNAV:	76 points
4e place DETLOGNAV:	74 points
5e place COMINAV:	56 points.





## Bevelsoverdrachten

### Bevelsoverdracht Belgica

Op 31 maart ll. werd het bevel over het oceanografisch schip A962 Belgica overgedragen. 1LZ Beulen sinds juli '93 Commandant van de Belgica gaat op rust, hij wordt opgevolgd door 1LZ Soetemans.

## Remises de commandement

### Remise de commandement du Belgica

Le 31 mars, eut lieu la remise de commandement du bâtiment de recherche océanographique A962 Belgica. 1LV Beulen commandant le Belgica depuis juillet 1993 part en retraite, le 1LV Soetemans lui succède.

### Bevelsoverdracht Wielingen

Op 24 april ll. werd het bevel over het fregat Wielingen overgegeven. Korvetkapitein Bartier wordt na 10 maand bevelvoerder aan boord van de Wielingen, de nieuwe Commandant van de Marinebasis Zeebrugge. Hij wordt opgevolgd door zijn "Number One" de Korvetkapitein Van De Wal.

### Remise de commandement du Wielingen

Le 24 avril, eut lieu la remise du commandement de la frégate Wielingen. Le capitaine de corvette Bartier devient, après 10 mois de commandement à bord du Wielingen, le nouveau commandant de la Base Navale de Zeebrugge. Son "number one" le capitaine de corvette Van de Wal lui succède.





## V.I.P. bezoek aan COMOPSNV

Op 25 en 26 april 11. bracht de Commandant van de Operationele Groepering van de Italiaanse Marine CINCNV een tweedaags bezoek aan de Zee-macht.

De Vice-Admiraal d'Escadre A. Stagliano werd vergezeld door de COMOPSNV KTZ Thibaut de Maisières en de Militaire Attaché CPV Valentini.

Op het programma stonden een bezoek aan Eguermin en vanzelfsprekend een kennismaking met het Operationele gedeelte van de Zeemacht te Zeebrugge.

## Visite V.I.P. à COMOPSNV

Les 25 et 26 avril, le Commandant du Groupement Opérationnel de la Marine Italienne CINCHAV rendait une visite de 2 jours à la Force Navale.

Le Vice-Amiral d'escadre A. Stagliano était accompagné de COMOPSNV le CPV Thibaut de Maisières et de l'attaché militaire CPV Valentini.

Il y avait au programme une visite à Eguermin et, cela va de soi, la partie opérationnelle de la Force Navale à Zeebrugge.



VAM A. Stagliano in gezelschap van KTZ Thibaut de Maisières en CPV Valentini.

VAM A. Stagliano en compagnie du CPV Thibaut de Maisières et CPV Valentini





## Navy Days Zeebrugge

De Zeemacht organiseert deze zomer voor de 14e maal haar Navy Days te Zeebrugge.

De Marinebasis van Zeebrugge zet voor deze gelegenheid haar poorten open op vrijdag 14, zaterdag 15 en zondag 16 juli.

Met een gevarieerd aanbod van activiteiten en de aanwezigheid van zowel eigen als vreemde marineschepen belooft dit het zoveelste succes te worden.

Volgende vreemde schepen hebben inmiddels toegezegd:

Nederland:	W. VANDERZAAN F829(Fregat) CERBERUS A851 (Duikvaartuig)
Verenigd Koninkrijk:	CAMBELTOWN F86 (Fregat)
Duitsland:	WEIHE P6157 (Snelboot)
Frankrijk:	CMT PEGASE M644 (Tripartite mijnenjager)
Griekenland:	ARIS A74 (Opleidingsvaartuig)
Denemarken:	FLYVEFISKEN P550 (Patrouillevaartuig)
Roemenië:	CONSTANTA 283 (Bevoorradingsvaartuig)
Verenigde Staten:	USS CLARK FFG11 (Fregat)
Spanje:	INFANTA ELENA F33 (Fregat)
Brazilië:	BRASIL U27 (Opleidingsvaartuig)

Terwijl Helicopters, een Alouette en een Nederlandse Lynckx voor de nodige Top Gun sensatie zorgen, zijn er zowel te land als te water de nodige demonstraties en activiteiten voorzien.

Ook aan de kinderen werd gedacht met kindvriendelijke attracties.

Het messcomplex zal worden opengesteld aan de diverse verenigingen, boutiques en clubs.

Zeebrugge staat klaar de vele bezoekers met open armen te ontvangen en hen beslist een onvergetelijke dag te bezorgen.

## Navy Days Zeebrugge

La Force Navale organise cet été son 14e "Navy Days" à Zeebrugge.

A cette occasion la Base Navale de Zeebrugge ouvre ses portes les 14, 15 et dimanche 16 juillet.

Un éventail d'activités diverses, la présence de ses propres unités et de bâtiments étrangers promettent à nouveau un franc succès.

En attendant les navires étrangers suivants se sont déjà engagés:

Pays-Bas:	W. VANDERZAAN F829(Frégate) CERBERUS A851 (Bâtiment de plongée)
Royaume-Uni:	CAMBELTOWN F86 (Frégate)
Allemagne:	WEIHE P6157 (Vedette rapide)
France:	CMT PEGASE M644 (Chasseur de mines tripartite)
Grèce:	ARIS A74 (Navire-école)
Danemark:	FLYVEFISKEN P550 (Patrouilleur)
Roumanie:	CONSTANTA 283 (Ravitailleur)
Etats-Unis:	USS CLARK FFG11 (Frégate)
Espagne:	INFANTA ELENA F33 (Frégate)
Brésil:	BRASIL U27 (Navire-école)

Des démonstrations et activités diverses tant terrestres que nautiques sont prévues tandis que les hélicoptères, une "Alouette" et un "Lynckx" néerlandais veilleront aux indispensables sensations "Top gun".

On a pensé aux enfants avec des attractions qui leur seront particulièrement destinées.

Le complexe des mess sera ouvert aux diverses associations, boutiques et clubs.

Zeebrugge est prêt à recevoir ses visiteurs les bras ouverts et décidé à leur offrir un jour inoubliable.





Met leedwezen melden wij U het overlijden van:

C'est avec beaucoup de regrets que nous vous faisons part du décès de:



FKP (Hre)  
C. VAN GESTEL



KVK (b.d.)  
A. DEKEYSER

CPF (Hre) J. LUDWIG  
VTZ K. MASSY  
1MC (b.d.) C. DENIS  
1MC (b.d.) G. SCHMIDT  
1MR (b.d.) H. BENIEST  
KMT (b.d.) E. VANEYGEN



1MC (b.d.)  
W. NIEUWENHUYSE



1MC (b.d.)  
E. PYCK



## Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht Association d'Entraide de la Force Navale

Lid zijn van de Vereniging voor Hulpbetoon in de Zeemacht betekent ook... **solidariteit** met de collega's in de Zeemacht die het minder goed hebben!

Inlichtingen: Tel.: BEMILCOM - 2732-389 (mil. lijn) - Marinekazerne Bootsman Jonsen of (059) 80 66 66 (burger lijn).

Etre membre de l'Association d'Entraide de la Force Navale signifie aussi... **la solidarité** avec les collègues de la Force Navale qui ont moins de chance!

Renseignements: Tel.: BEMILCOM - 2732-389 (ligne militaire) - Marinekazerne Bootsman Jonsen ou (059) 80 66 66 (ligne civile).



---

# NEPTUNUS

boutique neptunus

---

neptunus winkeltje

postbus 17  
boîte postale 17

tel. en Fax.: 059/80.66.66  
8400 OOSTENDE

rekeningnummer: 473-6090311-30  
compte en banque: 473-6090311-30



**Een tikkeltje fierheid kan nooit kwaad...  
Met dit kenteken van de Zeemacht mag  
U in ieder geval gezien worden.**

Prijs: 250,-BEF + 35,-BEF portkosten.

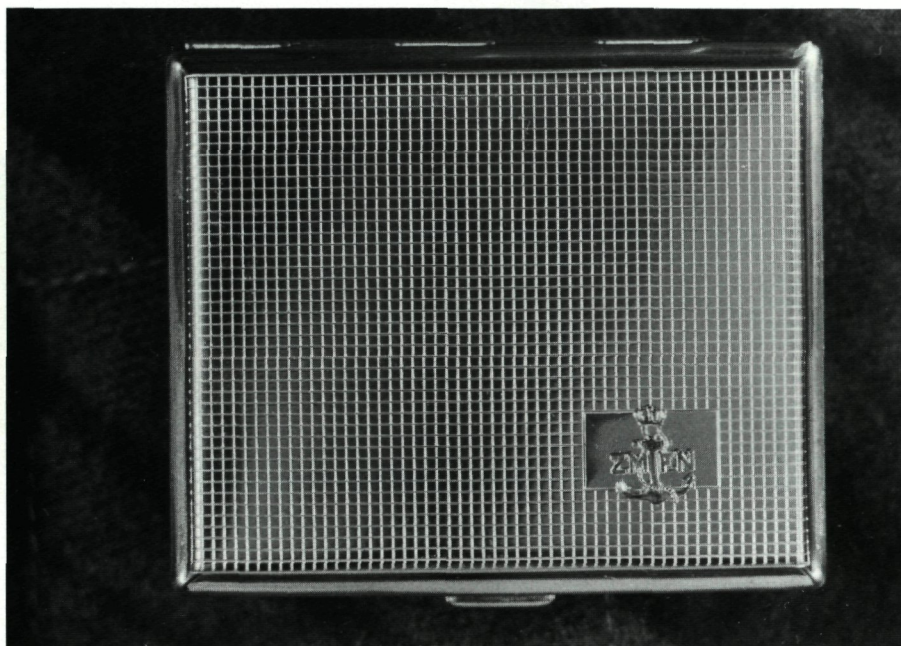
**La fierté n'est pas un vice...  
En tout cas, vous pouvez vous montrer  
avec ce badge de la Force Navale.**

Prix: 250,-BEF + 35,-BEF frais d'envoi.



**Metalen sigarettenetui met embleem Zeemacht - Force Navale**

Prijs: 350,-BEF + 35,-BEF portkosten.



**ASBAK**

Glazen asbak met embleem van de Zeemacht.

Wegens breekbaarheid wordt dit artikel niet verstuurd.

Prijs: 60,-BEF

**CENDRIER**

Cendrier en verre pourvu de l'emblème de la Force Navale.  
Vue la fragilité, cet article ne sera pas envoyé.

Prix: 60,-BEF



## AANSTEKER

Zippomodel met embleem Zeemacht - Force Navale

**Prijs:** 350,- BEF  
+35,-BEF portkosten



## NIEUW...!!!

Prachtige zijden damessjaal met  
maritieme motieven

**Formaat:** 85 x 85 cm

**Prijs:** 450,- BEF + 35,-BEF portkosten

Geleverd in geschenkkarton





## RELATIEGESCHENK



**Verzilverde tinnen drinkbeker  
met gravure van embleem of  
benaming naar keuze**

**Prijs: 1.150,-BEF  
(gravure inbegrepen)  
+ 50,-BEF portkosten**

**MAGNEET: 25,-BEF +16,-BEF portkosten**

**AIMANT: 25,-BEF + 16,-BEF frais d'envoi**





## WELDOENDE LEDEN MEMBRES BIENFAITEURS

ABELOOS M. Vaandrig-ter-zee - MIDDELKERKE  
 ALDERWEIRELDT E. Erefregatkapitein - WILRIJK  
 BAERT H. - HASSELT  
 BECQUAERT E. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) -  
 BERCHEM  
 BEKAERT M.-P. - OUDENAARDE  
 BERO M. - OOSTENDE  
 BIBLIOTHEEK OSC - ZEEBRUGGE  
 BIDLOT R. Lieutenant de Vaisseau 1re Cl. (Hre) -  
 EMBOURG  
 BILLET G. - BRUGGE  
 BLAUWET R. - ASSEBROEK  
 BLOMME W. Korvetkapitein Vlieger - ZUIENKERKE  
 BOECKMANS R. - BRUXELLES  
 BOGAERTS R. - LIERDE  
 BONNEWIJN F. - TERVUREN  
 BRAET R. Korvetkapitein - BEERNEM  
 BRENEZ C. - HAINE-ST.-PIERRE  
 BRUGMANS F. Kapitein-ter-zee (b.d.) - WILRIJK  
 BULCKE R. - TURNHOUT  
 BUSARD G. Capitaine de Vaisseau (e.r.) -  
 ERPS-KWERPS  
 CALMEYN K. Eerste Meester Chef (b.d.) - BRUGGE  
 CARLIER L. Erefregatkapitein - PARIJS  
 CENTRUM MARINEVORMING Kantine -  
 ST. KRUIS  
 CEUX J. Commodore (b.d.) - OOSTENDE  
 COLLETTE J.-M. Premier Maître Chef -  
 OOSTENDE  
 COLLIGNON M. Capitaine de Frégate (Hre) -  
 LA ROCHE EN ARDENNE  
 COLLIN G. - NIVELLES  
 CORPS ROYAL DES CADETS - BRUXELLES  
 COURTENS F. Maître Principal (R) - OOSTENDE  
 DEBAISIEUX G. - FRAMERIES  
 DEBROCK W. - BRUSSEL  
 DE CLEYN A. Luitenant-ter-zee 1e Kl. (b.d.) - WIL-  
 RIJK  
 DE CLOEDT J.-J. Lieutenant de Vaisseau 1re Cl. (Hre) -  
 BRUXELLES  
 DECORTE B. - OOSTENDE  
 de DECKER de BRANDEKEN J.-M. - OHAIN  
 DEHAENE-VERBEKE C. - VILVOORDE  
 DE KIMPE E. - Rupelmonde  
 DELGOFFE V. Capitaine de Frégate (Hre) - SCHILDE  
 DEMEULEMEESTER F. - ST. MICHIELS  
 DE MEYER L. - WUUSTWEZEL  
 DE MORTIER A. Erefregatkapitein - VENE (FRANCE)  
 DE MULDER A. - GENT  
 DEPREZ M. - PARIS (FRANCE)  
 DE ROO J. - GENT  
 DE RUYTTER D. Kapitein-ter-zee - LEKE  
 DESABLENS Premier Maître Chef (e.r.) - BRUXELLES  
 DESAEGER R. Capitaine de Frégate - BRUXELLES  
 DESAEGER R. - BRAINE L'ALLEUD  
 DESMET R. Eerste Meester Chef (b.d.) -  
 ANTWERPEN  
 DESWAENE J.-L. - BRUXELLES

DE WACHTER M. - KAPELLEN  
 DEWEERDT D. - GANSHOREN  
 DE WILDE J. Vice-Admiraal (b.d.) -  
 MIDDELKERKE  
 D'HAeyer H. - CONNEUX  
 D'HONT A. Capitaine de Frégate (Hre) - BRUXELLES  
 D'HOOGH C. Capitaine de Frégate (Hre) - BRUXELLES  
 DILLEN P. Aalmoezenier - BORSBEEK  
 DORSIMONT A. Capitaine de Frégate (Hre) - RIVIERE  
 DRIESEN L. - BRUXELLES  
 DUGARDEIN H. - ZEEBRUGGE  
 DUINSLAEGER M. Divisieadmiraal (b.d.) -  
 OOSTENDE  
 DUMONT F. Capitaine de Vaisseau (e.r.) - ANHEE  
 ENGELS E. - BRUGGE  
 FALASCA A. - LEMBEEK  
 FRISSYN M. - TOURNAI  
 GELDOLF M. - HASSELT  
 GELUYCKENS D. Commodore (e.r.) - BRUXELLES  
 GOEGEBEUR R. - OOSTENDE  
 GOOSSENS D. Enseigne de Vaisseau (Hre) -  
 BRUXELLES  
 GRANDCHAMPS G. Capitaine de Corvette - BREDENE  
 HAVERBEKE J.-P. Luitenant-ter-zee 1e Kl. -  
 ST. ELOOIS-VIJVE  
 HELLEBAUT - AALST  
 HELLEMANS M. - Fregatkapitein - ANTWERPEN  
 HENROTEAUX A. - HOUFFALIZE  
 HERMIS SODALES v.z.w. - OOSTENDE  
 HERTELEER W. Divisieadmiraal - OOSTENDE  
 HESPEL A. - BRUXELLES  
 HESSENS F. - ANTWERPEN  
 HEUSDENS R. - STOUMONT  
 HEYNEN Ph. - BRASSCHAAT  
 HOREMANS W. Luitenant-ter-zee 1e Kl. -  
 OOSTENDE  
 HOUZEAU de LEHAIE Lieutenant de Vaisseau de 1re.  
 Cl. (Hre) - BINCHE  
 JACOBS W. Erefregatkapitein - WOMMELGEM  
 JACQUES A. Capitaine de Frégate (R) - LASNE  
 JANSSENS F. Erefregatkapitein - MERKSEM  
 KNOOP G. - BORGERHOUT  
 LAMBRECHT T. Capitaine de Frégate (R) -  
 BRUXELLES  
 LAUWERS R. - ANTWERPEN  
 LAWARIE R. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE  
 LEBEGUE R. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE  
 LEJUSTE R. - RENAIX  
 LEKEUX A. - BRUXELLES  
 LEMAIRE H. Capitaine de Vaisseau BEM (e.r.) -  
 BRUXELLES  
 LENOIR F. Capitaine de Frégate (Hre) - LA HULPE  
 LEVEAU P. Capitaine de Frégate (Hre) - LINKEBEEK  
 LITIERE J. Kapitein-ter-zee - GISTEL  
 LURQUIN L. Divisieadmiraal (b.d.) - BRUSSEL  
 LUYTEN L. Ereluitenant-ter-zee 1e Kl. - WILRIJK  
 MAENE R. Eerste Meester Chef (b.d.) -  
 OOSTENDE  
 MAERTENS R. Eerste Meester - OOSTENDE  
 MAES E. Erefregatkapitein - AALST  
 MARINEVERBROEDERING ZM W.-VI. -  
 OOSTENDE  
 MARSIA L. Capitaine de Corvette - ANDERLECHT  
 MASQUELIN J. Capitaine de Frégate (Hre) -  
 BRUXELLES

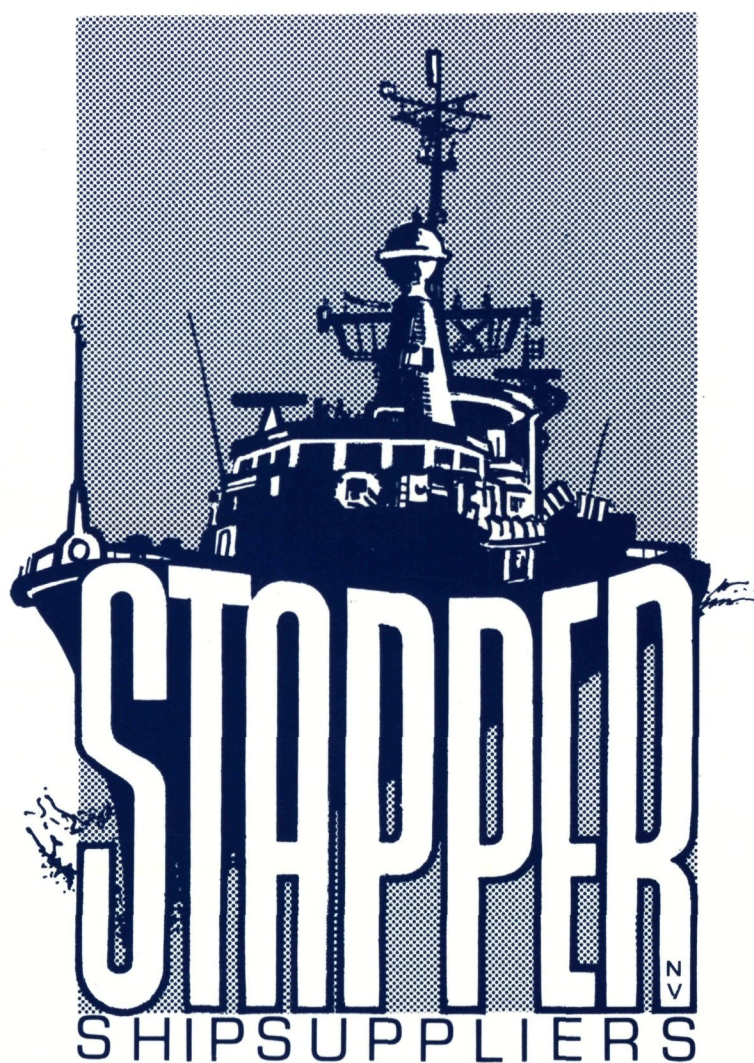


MASURE D. Erefregatkapitein - OOSTENDE  
 MATHOT A. Capitaine de Frégate (R) - HOFSTADE  
 MEINERTZHAGEN D. Erefregatkapitein -  
 ANTWERPEN  
 MEULEMANS J. - GEEL  
 MICHEL G. Maître Principal (e.r.) - OOSTENDE  
 MICHIELSENS M. Ere-Tweede Meester -  
 ST. ANDRIES  
 MOONS - BORSBEEK  
 MOULART Ph. Capitaine de Frégate (Hre) -  
 BRUXELLES  
 NACHTERGAELE G. - BERCHEM  
 NAUDTS J. - OOSTAKKER  
 NELSON SWEEPERS - TIENEN  
 NVOZMK - GEEL  
 OLISLAGERS P. - MERKSEM  
 PAUWELS J. - MOESKROEN  
 PEETERS A. - ST. NIKLAAS  
 PERSOONS J. Erefregatkapitein - WEERT  
 PHILIPPUS P. - SINT-KWINTENS-LENNIK  
 PIERARD R. - SAINT-SERVAIS  
 PINTELON J. Fregatkapitein (R) - LENNIK  
 PIRONGS P. - TONGEREN  
 POULLET E. Vice-Admiraal(b.d.) - BRUGGE  
 PRIGNEAUX R. Lieutenant de vaisseau 1re Cl. (e.r.) -  
 HALTINNE  
 QUAGHEBEUR M. Fregatkapitein (R) -  
 OOSTENDE  
 RASSCHAERT A. Erefregatkapitein - OOSTENDE  
 REMY F. - LANEFFE  
 REYNIERS O. - ST. NIKLAAS  
 ROGIERS M. - OOSTENDE  
 ROSIERS J. Capitaine de Vaisseau -  
 BRAINE-L'ALLEUD  
 ROYAL YACHT CLUB BELGIE - ANTWERPEN  
 SAUVAGE E. - BERCHEM  
 SAUWEN J. Capitaine de Frégate (Hre) - BRUXELLES  
 SCHLIM A. Vice-Amiral Aviateur (e.r.) Chevalier -  
 BRUGGE  
 SEBRECHTS M. Enseigne de Vaisseau -  
 OOSTENDE  
 SERGEANT J. - EEKLO  
 SEVERIN R. - BRUXELLES  
 SIBRET M. - ST.-HUBERT  
 SIEGERS A. - TURNHOUT  
 SIMONS J. Oppermeester (b.d.) - OOSTENDE  
 SOETENS Y. - Capitaine de Corvette - OOSTENDE  
 STEVENS J. - KOKSIJDE  
 STIENNON D. - KNOCKE-HEIST  
 STRUMANE R. Dr. Sc., Erefregatkapitein - MOL  
 SYNDICAT D'INITIATIVE DE MALMEDY -  
 MALMEDY

TABURY R. - LIEGE  
 TERPOUGOFF A. - LA HULPE  
 THIBAUT DE MAISIERES C. Capitaine de Vaisseau -  
 BRAINE L'ALLEUD  
 THOELEN G. - KOERSEL  
 THYS R. - EDEGEM  
 TILMAN R. - TOURNAI  
 TOREMANS G. - PELLENBERG  
 VALCKE - A 950  
 VAN AVERMAET-GERMONPRE M. Wwe.  
 Erefregatkapitein - DEURNE  
 VAN BELLINGHEN - BRAINE L'ALLEUD  
 VAN BOECKEL C. Capitaine de Corvette (Hre) -  
 BRUXELLES  
 VAN BOGAERT H. Kapitein Geneesheer -BREDENE  
 VAN BUSSEL M. Korvetkapitein - GENT  
 VAN CAMPENHOUT R. Capitaine de Corvette (R) -  
 COURT-ST.ETIENNE  
 VAN CLEVEN M. Vaandrig-ter-zee - ARDOOIE  
 VAN DE VELDE D. - BRUXELLES  
 VAN DE WALLE B. - Erefregatkapitein - TRAIMONT  
 VANDENBERGHE F. - MUIZEN  
 VAN DEN BRANDE G. - LIER  
 VAN DEN BULCK P. Korvetkapitein (R) -  
 ANTWERPEN  
 VANDEN EYCKEN L. Kapitein-ter-zee - WILSKERKE  
 VAN DER BEKEN - BOUSU  
 VAN DYCK J. Vice-Admiraal (b.d.) - SOUTHAMPTON  
 VAN ESSCHE R. - LONGUEVILLE  
 VAN EYLL B. - HASSELT  
 VAN GELDER A. Luitenant-ter-zee 1e Kl (R) - ANT-  
 WERPEN  
 VAN HECKE P. - KAPRIJKE  
 VAN ISEGHEM A. - OOSTENDE  
 VAN PARIJS J.-L. - GENVAL  
 VERBEECK S. - MECHELEN  
 VERHULST M. Amiral de Division - OTTIGNIES  
 VERMEERSCH R. - SINT-MICHIELS  
 VER. STAATSRIVIERLOODSEN - ANTWERPEN  
 VILAIN A. - RECOGNE  
 VITTONI V. - EUGIES  
 VOGELS A. Eerste Meester Chef (b.d.) - GENT  
 VRIENDENKRING GEPENSION. ZM - OOSTENDE  
 WARNAUTS P. Capitaine de Corvette - BRUGGE  
 WAUTERS L. - HOESEL  
 WINDMEULEN A. Oppermeester (b.d.) - LEFFINGE  
 WOUTERS J. Kapitein-ter-zee - OOSTENDE  
 ZEILCENTRUM ZEEMACHT - ZEEBRUGGE

Afgesloten op datum van : 31 mei 1995  
 Clôturé à la date du : 31 mai 1995





# **STAPPER & Co n.v.**

---

**Heizegemweg 11, B-2030 ANTWERP**

**Telephone: (03) 541 13 59**

**Telex: Antw. 33.566**

**Telefax: (03) 541 71 72**